

**KENTSEL ALANLARDA KAMU KULLANIMLI
MERDİVENLİ SOKAKLAR: BEYOĞLU İLÇESİ
ÖRNEĞİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Şehir Plancısı Evin KÖSE

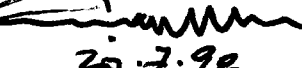
Tezin Enstitüye Verildiği Tarih : 8 Haziran 1998

Tezin Savunulduğu Tarih : 22 Haziran 1998

Tez Danışmanı: Doç Dr. Mehmet OCAKÇI

Diğer Jüri Üyeleri: Prof. Dr. Nuran Zeren GÜLERSOY

Prof. Dr. Cengiz GİRİTLİOĞLU

 20.02.1998
 20.7.1998
 20.7.98

Haziran 1998

ÖNSÖZ

Çalışmam süresince değerli vaktini ve katkılarını benden esirgemeyen danışmanım Doç. Dr. Mehmet Ocakçı'ya, örnek alan ile ilgili bilgi ve belgelere ulaşmama yardımcı olan Büyükşehir Belediyesi Planlama Bölümü çalışanlarından Ertan Şimşek'e ve bana her zaman ve her konuda destek olan aileme teşekkürlerimi sunuyorum



İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ	ii
ŞEKİL LİSTESİ	v
TABLO LİSTESİ	v
ÖZET	vii
SUMMARY	viii
BÖLÜM 1 GİRİŞ	1
1.1 Çalışmanın Amacı	1
1.2 Çalışmanın İçeriği ve Kapsam	1
BÖLÜM 2 KAMU KULLANIMLI KENTSEL MEKAN	4
2.1 Mekan Kavramı	4
2.2 Mekanın Algılanması, Kent Kimliği ve İmgesi	6
2.2.1 Mekanın algılanması ve insan-çevre etkileşimi	6
2.2.2 Kent kimliği	9
2.2.3 Kent imgesi	10
2.3 Kent Dokusu ve Kamusal Mekanlar	12
2.3.1 Kent dokusunu meydana getiren öğeler	12
2.3.2 Tarihsel süreç içerisinde kent dokusu	15
2.3.3 Kamusal mekan kavramı ve tipleri	18
2.4 Kamusal Mekanda Düzenleme Kriterleri	20
2.4.1 Kamusal yaşam ve kamusal mekanlar	20
2.4.2 Kamusal mekanların düzenlenmesinde etkili olan faktörler ve kamusal mekanların tasarımı	22
BÖLÜM 3 KAMU KULLANIMLI ALANLARDA SOKAKLAR	26
3.1 Tarihi Gelişim Sürecinde Sokaklar	26
3.1.1 Sokak kavramı	26
3.1.2 Sokak kullanımının tarihi gelişim süreci	26
3.1.3 Sokak Kullanımı ve Tasarımında Etkili Olan Faktörler	28
3.2 Sokak Dokusu	32
3.2.1 Düzenli ve düzensiz dokular	32

3.2.2 Yapı adalarının ölçek ve büyüklüğü	33
3.2.3 Kırılmalar, birleşme hatları ve kesilmeler	34
3.2.4 Farklı sokak dokularının karşılaştırılması	35
3.3 Sokakların Tasarımında Etkili Olan Faktörler ve Düzenleme İlkeleri	37
3.3.1 Sokaklarda kullanıcı gereksinimi ve fiziksel özellikler	37
3.3.2 Sokaklarda tasarımı kuvvetlendiren öğeler	42
3.3.3 Sokak mekanının algılanması	42
3.4 Sokak Tipleri ve Kullanım Biçimleri	44
3.4.1 Fiziksel özelliklerine göre sokaklar	44
3.4.2 Konut alanlarındaki sokaklar ve komşuluklar	46
3.4.3 Yayalaştırma	49
3.4.4 Sokakların Canlandırılması ve Merdivenli Sokaklar	51
BÖLÜM 4 BEYOĞLU İLÇESİNDE MERDİVENLİ SOKAKLARIN ALGILAMA VE TİPOLOJİ İLİŞKİSİ YÖNÜNDEN İNCELENMESİ	54
4.1 Çalışma Alanının Belirlenmesi ve Alan İçerisinde Yapılan Tespitler	54
4.2 Anket Çalışması Bulguları	71
BÖLÜM 5 SONUÇLAR VE ÖNERİLER	78
KAYNAKLAR	86
EK (Anket Formu Örneği)	90
ÖZGEÇMİŞ	91

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 2.1 Çevresel Algılamada Filtre Modeli	7
Şekil 2.2 Çevre-Davranış Etkileşimi	8
Şekil 2.3 Çevresel Bilişim	8
Şekil 2.4 Kültür-Eylem Şeması	9
Şekil 2.5 Kent Dokusu Özellikleri ile Dokuyu Oluşturan Öğeler Arasındaki İlişki	17
Şekil 2.6 Kamusal Mekan Tipleri	19
Şekil 2.7 Dairesel Meydan Varyasyonları	19
Şekil 2.8 Dikdörtgenel Meydan Varyasyonları	19
Şekil 2.9 Üçgen Formlu Meydan Varyasyonları	19
Şekil 2.10 Farklı Meydan Tiplerinden Görünümler	20
Şekil 2.11 Meydan Mekanı-Yol İlişkisi	20
Şekil 3.1 Düzenli Bir Kent Dokusunda Görülen Sapmalar	33
Şekil 3.2 Düzensiz Bir Kent Dokusu	33
Şekil 3.3 Kent Dokusunda Farklı Büyüklükte Bloklar	34
Şekil 3.4 Kent Dokusunda Görülen Kırılma, Birleşme Hatları ve Kesilmeler	34
Şekil 3.5 Kent Dokusunda Belli Bir Noktaya Odaklanmayı Sağlayan Kesilme	34
Şekil 3.6 Farklı Sokak Dokusu Örnekleri	36
Şekil 3.7 Sokak Mekanı Sınırlayıcılarının Algısal Etkileri	43
Şekil 3.8 Üç Şehir- Malta	53
Şekil 3.9 İspanyol Merdivenleri	53
Şekil 4.1 Çalışma Alanı Sınırları	55
Şekil 4.2 Çalışma Alanı İçerisinde Arazi Kullanım ve Merdivenli Sokaklar	56
Şekil 4.3 Merdivenli Sokaklar Çevresinde Arazi Kullanım	57
Şekil 4.4 Yatay Düzlemdeki Özelliklerine Göre Merdivenli Sokaklar	59
Şekil 4.5 Düşey Düzlemdeki Özelliklerine Göre Merdivenli Sokaklar	61
Şekil 4.6 Anket Çalışması Yapılan Sokakların Plan Düzlemindeki Görünümleri	66
Şekil 4.7 Anket Çalışması Yapılan Sokaklara Ait Fotoğraflar	67
Şekil 4.8 Çalışma Alanı Sınırları İçerisinde Sokak Dokusu ve Merdivenli Sokaklar	69

TABLO LİSTESİ

Tablo 4.1 Beyoğlu İlçesinde Merdivenli Sokakların Yatay Düzlemdeki Özellikleri	60
Tablo 4.2 Beyoğlu İlçesinde Merdivenli Sokakların Düşey Düzlemdeki Özellikleri	62
Tablo 4.3 Beyoğlu İlçesinde Merdivenli Sokakların Kullanım Yoğunlukları	63
Tablo 4.4 Kullanım Yoğunluğu Gruplarına Göre Merdivenli Sokaklar	64

ÖZET

Kamusal alanlar kentte yaşayan insanların çoğu tarafından bilinen, kamusal kullanımların olduğu alanlardır. Kamusal alanlar ve bu alanlarda yaşananlar, bir kentin tanımlanması açısından çok önemlidir. Sokaklar ise kent içerisindeki en yaygın kamusal alanlar olmaları nedeniyle hem fiziksel birer tasarım elemanı olarak hem de sosyal etkileşimin yaşandığı yerler olarak özel bir yaklaşım gerektirmektedirler. Bu çalışmada amaç, kamu kullanımlı kentsel alanlarda taşıt trafiğinin söz konusu olmadığı merdivenli sokakların kamusal alanlara ve dolayısıyla kentsel yaşama canlılık katmaları yönünden incelenerek sokak mekanının algılanması ve tipolojisi ile ilişkisinin incelenmesidir.

Bu doğrultuda birinci bölümde çalışma hakkında genel bilgiler yer almaktadır. İkinci bölümde ise öncelikle kamu kullanımlı kentsel mekanlar incelenmiştir. Farklı yaklaşımlarda ve ölçeklerde mekan kavramı tanımlanarak mekanın algılanması, kent kimliği ve kent imgesi incelenmiştir. Ayrıca mekanın şekillenmesi ile ilgili olarak mekanın algılanması çerçevesinde insan-çevre etkileşimi üzerinde durulmuştur. Daha sonra tarihi gelişim süreci içerisinde kent dokusu ve kamusal mekanlarda yaşanan değişimler incelenerek, kamusal mekanların şekillenmesinde etkili olan faktörler ve tasarım kriterlerine değinilmiştir.

Üçüncü bölümde kamu kullanımlı kentsel mekanlarda sokaklar incelenmiştir. Bu bölümde öncelikle sokak kavramı tanımlanarak tarihi gelişim süreci içerisinde sokakların kullanımı ve tasarımında etkili olan faktörler incelenmiştir. Daha sonra sokak dokusunu meydana getiren bileşenler ve dokulardaki farklılıklara değinilmiştir. Sokakların tasarımında dikkat edilmesi gereken özellikler ve düzenleme ilkeleri açıklanarak sokak mekanının algılanmasından bahsedilmiş ve farklı sokak tipleri ve kullanım biçimleri incelenmiştir.

Dördüncü bölümde çalışmanın amacıyla ilişkili olarak yapılan örnek alan çalışması ile ilgili bilgiler yer almaktadır. Bu bölümde örnek çalışma yapılacak alanın sınırlarının nasıl belirlendiği, bu alan içerisinde yapılan tespitler, tespitlerde kullanılan yöntemler açıklanmıştır.

Beşinci bölüm ise sonuç ve öneriler bölümü olarak, tespit çalışmalarından elde edilen sonuçlara yönelik değerlendirmeleri ve bu değerlendirmeler doğrultusunda geliştirilen önerileri içermektedir.

STAIRWAYS IN BEYOĞLU DISTRICT OF ISTANBUL

Public places are the most commonly used areas in a city. Containing activities which bring people together, public places are places where public life is supported. Public places and the activities which take place in public spaces have a great importance for defining the city. Various factors such as natural features, changes in social and cultural life, and development in science and technology have been effective on the form of public places. The importance of public space differs related with the different spatial approaches in different periods of time. But common use of the public spaces remains the same. Public places are spaces where social interaction takes place among people. For this reason creating and designing public spaces, need a special approach which involves social process. The way that people use public spaces and how often they use the space are the factors which determine the publicity of a space. As public use and public life are important for revitalizing the urban space and urban life, aim of this study is to analyze the street space (stairways which are physically closed to vehicular traffic) for supporting public life and urban life in relation with perception and physical typology of the space.

In the first part of the study, there is a general information about the whole study; the aim of the study, theoretical background, and the case study.

In the second part of the study, public spaces are examined through urban space. To create socially successful public spaces, it is important how the space is considered so that the term of space must be defined in a wide platform. Different definitions of the term of space in different approaches take place in the second part of the study. The term of “space”, is defined in different ways in all sciences and disciplines related with the environment, such as geography, sociology and planning. Space can be defined as “container of physical objects”, “an arrangement among non-spatial events” or “an area surrounded by plane surfaces”. Different conceptions of the term of space mostly depends on the way of the user interest and relationship with the space. Especially at the urban scale, the term of “space” includes various components; physical space, social space and time. Urban space is not stable; it is dynamic. For this reason “time” is a component of the urban space as important as social and physical properties of the space. In addition to its length, width and height, “duration in time” is also necessary to define an object. Variety of the content of the term “space” also leads the way how the public spaces should be examined.

Perception of the space is also important for the use of public places. One perceives his environment, then environmental cognition takes place and he develops his behaviour through his perception so that there is a two way interaction between perception and environment of man. Perception is important also for developing the image and identity of an urban space. Image and identity are useful factors in defining an urban space. To get a successful result for public life, an urban open space should also have the property of being a “place”. A space can be a “place” with all the properties giving the space its identity, such as natural, cultural and social components.

Design of a place should reflect the place identity. A successful public place designing process should also take care of the properties of public life. Physical comfort, participation and spatial interventions are useful to support public life. Design solutions for public places should include also user needs and expectations. Perceptual properties should also be carefully examined. Moreover an organization should be developed to make the application of the design product possible.

In the third part of the study, streets are examined as a part of public spaces. In this part of the study, firstly the term of “street” is defined and the use of streets and design criteria for streets through history is examined. Streets are basic units for both public life and public spaces. Streets are not only physical components of design process, but also social aspects of urban life. Streets are places where most of the outdoor activities take place during the day. For this reason streets are public places where social interaction takes place.

Streets are public places where the results of different spatial approaches of different periods can easily be observed. Factors which determine the form of the public places have been effective also in forming street space. Effects of different approaches in different periods of time, can easily be observed through the street space. It is known that there were no streets in the Neolithic settlement Çatalhöyük so that the pedestrian circulation took place over the rooftops. Related with the growth of the settlements streets have been formed and they have been the circulation areas of the settlements. Factors such as transportation, public health and public safety have directed design of streets. Pavements and floor covering have been used to emphasize the difference of streets from each other. According to the requirement, there have been formed many different types of streets such as waterways, bridge streets, stairways, covered streets and boulevards.

There are different forms and different uses of streets in different parts of the city. Waterways are streets formed of water canals or rivers used for transportation in a city. Determinants of waterways are the water itself, pedestrian parts along the waterways, buildings lined along the waterway and bridges over the waterway. Bridge street is another example of different street forms. Bridge streets have been formed by building houses or shops over the bridges. Stairways are streets which are used by pedestrians because of physical properties. Stairways are practical solutions especially where the slope of the area is too much. Boulevards are the wide streets which have come up related with the increasing population and the growing city.

In addition to their physical characteristics, the way the street is used also determines the form and the design of the streets. A street in a residential area is more different than one in a commercial area. Streets in residential areas are important especially in protecting neighbourhoods. Streets in residential areas are places where children play, and housewives and old people spend most of their time during the day. In neighbourhoods, streets should be safe enough for children to go to school or market without adults. How much the streets are used by cars and how much used by pedestrians is an important factor in neighbourhood units. Streets should be healthy and livable places. There should not be too much noise or crowd so that people should easily communicate with each other.

For this reason while designing a street space, designer should consider about the user requirements and user perception.

The fourth part of the study is consist of the case study of the subject. In this part firstly criteria in choosing the area and methodology of the research and results are explained. Related with the aim of this study, a case study has been done on stairways in Beyoğlu. The reason to do the case study on stairways is that they are pedestrian streets because of physical characteristics so that there is no need to discuss about pedestrianizing, or not. The case area is defined with İstiklal Street, Gümüşsuyu street and the seaside. İstiklal Street is a kind of a natural boundary because of being a “ridge”. Gümüşsuyu Caddesi is another boundary because of connectig İstiklal Street to the Beyoğlu Municipality border. Seaside is the other natural boundary.

After determining the area, stairways and land use properties have been established. Land use study has been done through the whole area at the first step to see the ditribution of functions in the area. 55 stairways were established within the area. They were given numbers from 1 to55. As a result of land use analysis, it is seen that 13 of these streets are in business district and 42 are in residential area. 42 residenial streets are analyzed in physical characteristics both vertically and horizontally. In horizontal, stairways are grouped according to the position of stairs in the street, street width, street direction, other streets connected to the stairs, and continuity of the street. And in vertical they are grouped according to the types of determinants of the street space, relationship between start-point and end point of the street, and type of the elements creating change in the width of the street.

After analyzing stairways vertically and horizontally, number of persons using each street in an hour is established. The aim of establishing the user density of these streets is to see which streets have a more frequent use. On 42 streets, number of people passing through the street in an hour is counted in four different periods through a week; week day in the morning and in the evening (when people use streets frequently between home-work), weekday in the afternoon, and weekend in the afternoon. The user density of each street is the avarege of the four diferent results. According to the results, it is familiarly seen that 16 streets have a higher density than others. 84 persons (which is the 5% of the total naumber of people who use the 42 streets in one hour) were interwieved. Interviewed people are higher than 18 years old and equal number of gender. Related with the aim of the survey users were asked to define the street space, possitive and negative elements of the space and proposals for the street space.

As a result of the survey, it is found that most of the users (%56) define the street space using elements of cultural environment. %48 of the users evaluate the elements of cultural environment as possitive components of the street space. And %99 of the users evaluate the elements of the man-made environment as negative components of the street space. As a result it is seen that users did not use elements of natural environment for defining the street space or as apositive element of the street space, but natural elements take a great place among the proposals of the users.

As a result of the survey it is also found that there are relationships among some variables. There is a relationship between frequency of using the street and reason to use the street. People who use the street to reach a distant point on or near the street, use the same point to define the street. There is another relationship between the elements used to define the street and negative-positive elements of the street space. It is seen that especially positive elements of the street space are used by people to define the street space while negative elements are used mostly in determining proposals for the street space.

Although there is not a relationship between user proposal for the street space and user gender and age, there is a relationship between education of the users and proposals for the street space. People who are educated at university degree mostly offer, to increase the elements of natural environment and different activities on street.

As another result of the study, there are relationships between typology of the street and positive elements of the street, typology of the street and its negative elements, typology of the street and proposals of the users for the street space were established.

As a final result of the whole study it is established that the aim and the way of people to use the space, also determines the defining elements of the street space and its positive and negative evaluation by users which cause people use the street space or not. Designing a street space as a public place needs a design approach consist of both physical and social aspects. Street space should involve the user requirements and user expectations from the street space. Components of the design process should be evaluated through elements of natural environment, social environment, and man-made environment.

BÖLÜM 1

GİRİŞ

1.1 Çalışmanın Amacı

Kamusal alanlar, bir kentte kamusal yaşamın gerçekleştiği ve kentlilerin ortak olarak kullandıkları alanlardır. Kamusal alanlar insanların birlikte yapabilecekleri aktivitelere olanak tanıdıkları için kentliler arasında en büyük paylaşımın sağlandığı mekanlardır. Tarih boyunca doğal özellikler, sosyal ve kültürel yaşamda meydana gelen değişimler, bilim ve teknolojiadaki gelişmeler, ulaşım biçimi, kamusal sağlık, kamusal güvenlik gibi faktörler ve bu faktörlerle bağlantılı olarak farklı dönemlerdeki farklı mekansal yaklaşımlar, kent dokusuna ve dolayısıyla kamusal mekanlara yansımıştır. Farklı dönemlerde kamusal alanlara gösterilen ilgi düzeyi de farklı olmuştur. Kamusal yaşamın desteklendiği alanlar olmaları ve kenti tanımlamaya yardımcı olacak aktiviteleri içermeleri dolayısıyla kamusal mekanlar kent mekanının en önemli parçalarıdır. Sokaklar ise hem tasarım ve ulaşım açısından fiziksel bir bileşen olarak, hem de kent yaşamı açısından sosyal bir bileşen olarak önemli kamusal mekanlardır. Sokakların sadece fiziksel bir tasarım bileşeni olarak ele alınması ve sosyal ve psikolojik boyutun göz ardı edilmesi, planlama ve tasarım çalışmalarında kullanıcının hoşnutsuzluğu ve mekanın kullanılmaması ile sonuçlanabilecek bir hatadır. Kamusal mekanların kentsel yaşam açısından taşıdığı önem göz önünde bulundurularak, bu çalışmada kamu kullanımlı kentsel alanlarda taşıt trafiğinin söz konusu olmadığı merdivenli sokakların kamusal alanlara ve kent yaşamına canlılık katmaları açısından incelenerek algılama ve tipoloji ile ilişkisinin kurulmasına amaçlanmıştır.

1.2 Çalışmanın İçeriği ve Yöntem

Kamusal bir mekanın tasarımında başarılı sonuçlar elde edebilmek için öncelikle mekan kavramının tanımlanması gerekmektedir. Bu doğrultuda öncelikle kamu kullanımlı kentsel mekanların incelendiği ikinci bölümde mekan kavramının farklı disiplinler ve

farklı bakış açılarından tanımlarına yer verilmiştir. Mekan kavramını tanımlamada kullanılan öğeler aynı zamanda kamusal mekanın nasıl ele alınması gerektiği konusunda bir ipucu olmaktadır. Kamusal bir mekanın tasarımında öncelikle mekanın sosyal boyutu ele alınmalıdır. Kamusal yaşamın gerekleri, kullanıcıların gereksinimleri ve kullanıcıların mekandan beklentileri göz önünde bulundurulmalıdır. Ayrıca mekanın kimliğine nasıl katkıda bulunulacağı da önemlidir. Kamusal yaşam açısından başarılı sonuçlar elde edebilmek için yukarıda bahsedilen özellikleri de kapsayan sosyal içerikli bir tasarım yaklaşımı ve üretilen tasarımların uygulanabilmesi için uygulamaya dönük bir mekanizma geliştirilmesi gerekmektedir.

Kamu kullanımlı alanlardan sokakların ele alındığı üçüncü bölümde ise sokak kavramının tanımı yapılarak, tarihi gelişim süreci içerisinde sokakların tasarımında etkili olan faktörlere değinilmiştir. Ayrıca sokaklar kent dokusu açısından ele alınmış, sokak tasarımında dikkat edilmesi gereken kriterler, sokak mekanının algılanması, farklı sokak tipleri ve kullanım biçimleri incelenmiştir. Kamusal alanlar olarak sokakların tasarımında da sokak kavramının nasıl ele alındığı önemlidir. Sokaklar sadece ulaşımın sağlandığı, kütleler arasında kalan dolaşım boşlukları değildir. Sokaklar özellikle komşuluk birimleri ölçeğinde düşünüldüğünde, üzerinde çocukların oynadıkları, ev kadınları ve yaşlı insanların vakitlerinin çoğunu geçirdikleri alanlar olarak önemli sosyal etkileşimlerin gerçekleştiği kamusal mekanlardır. Tarih boyunca kent dokusu ve kamusal alanların şekillenmesinde etkili olan faktörler, sokak mekanının şekillenmesinde de etkili olmuştur. İnsanların yerleşik hayata geçmelerinin sonrasında yerleşmelerin büyümesi ve nüfusun artması sonucu dolaşım alanlarına ihtiyaç duyulmasıyla birlikte ortaya çıkan sokaklar, zamanla daha bilinçli bir şekilde ele alınmıştır. Ulaşım, kamusal güvenliğin ve kamusal sağlığın sağlanması, gibi kaygılarla kaldırım ve kaplamalar, bina hizaları gibi özellikler, sokak tasarımında dikkate alınmaya başlamıştır. Kullanım amacına ve kullanıldıkları yerlere göre farklı sokak tipleri ve sokak mekanında farklı kullanımlar ortaya çıkmıştır. Su yolları, köprü sokaklar, üzeri kapalı sokaklar, merdivenli sokaklar, bulvarlar, mekanın doğal özelliklerine, ihtiyaca ve kullanım şekline bağlı olarak ortaya çıkmış olan farklı sokak tipleridir. Konut, ticaret ya da merkezi çalışma alanlarında yer almaları da sokakların kullanımı ve buna bağlı olarak sokak mekanının biçimlenmesinde etkili olmaktadır. Kent dokusunun ve kamusal yaşamın

şekillenmesinde etkili olan farklı dönemlerdeki farklı yaklaşımların etkisine bağlı olarak sokak mekanının ele alınış şekli ve sokak mekanına gösterilen önem de değişmiştir. Kamusal kullanım açısından başarılı sonuçlar elde edebilmek için sokak mekanının tasarımında da kamusal mekanların geneli için geçerli olan yaklaşımlar geçerlidir. Sokak mekanının kullanıcının gereksinim ve beklentilerine cevap vermesinin sağlanması ve sokağın sosyal ve psikolojik boyutuna dikkat edilmesi gerekmektedir. Sokak kavramının yok olduğu ve komşulukların kopuk olduğu mekanlarda insanların yaşadıkları çevreden hoşnutsuz olarak yaşadıkları mekana ve çevrelerine giderek yabancılaşmaları, sokakların kamusal yaşam açısından öneminin bir göstergesidir. Kamusal yaşama katkılarının sağlanması açısından sokakların canlandırılması gerekmektedir. Sokakların canlandırılması açısından ilk akla gelen uygulamalar yayalaştırma ve ticari fonksiyonun artırılmasıdır. Özellikle konut alanları içerisinde kalan sokaklarda taşıt kullanımı ile yaya kullanımının dengelenmesi, yayalara taşıtlara oranla daha fazla öncelik verilmesi gerekmektedir. Yayalar açısından rahat ve konforlu kullanım olanağı, sokak mekanının daha yaygın kullanımında etkili olmaktadır. Sokak çevresinde yer alan farklı kullanımlar da sokakların kullanımını artırmakla birlikte, kullanıcıların mekanı nasıl algıladıkları ve sokak mekanının kullanıcılar üzerindeki etkisi de sokak mekanının kullanımında doğrudan etkili olmaktadır. Dolayısıyla sokak mekanı ele alınırken hem çevresindeki fonksiyonlarla ve öğelerle ilişkisi dikkate alınmalı, hem de sokak mekanın da yer alan fiziksel bileşenlerin kullanıcı ve mekan üzerindeki analizi yapılmalıdır.

Beyoğlu ilçesindeki merdivenli sokakların çalışmanın amacına dönük olarak incelendiği dördüncü bölümde ise öncelikle çalışma alanının sınırlarının belirlenmesinde dikkate alınan kriterler belirtilmiştir. Ayrıca örnek alan ile ilgili olarak yapılan çalışmada izlenen yol ve kullanılan yöntem açıklanarak, yapılan saptamalar sunulmuştur.

Alan çalışmasından elde edilen sonuçların çalışmanın amacı ile ilişkili olarak değerlendirilmesi ve öneriler ise beşinci bölümde yer almaktadır.

tanımlamaktadır; fiziksel mekan ve sosyal mekan[2]. Sosyal mekan sosyal kurumların mekansal ifadeleri, fiziksel mekan ise yapılanmış çevrenin morfolojisi, kullanım şekli ile ilgilidir. Kentsel tasarım ve planlamada mekan kavramı kamusal açık alanlar; meydanlar, parklar, oyun alanları olarak ele alınmış ve kütleler ile boşluklar (binalar ile açık alanlar) arasında ilişkinin ve oranın sağlanmasına çalışılmıştır [7].

Bir mekanın algılanabilmesi için sınırları olması gerekmektedir [3]. Duvarlar, tavanlar, zeminler, balkonlar ya da kemerler gibi sınırlayıcıların her biri bir mekanı tanımlayabileceği gibi bileşimleri de mekanlar arasında kademelenme yaratabilmektedir. Duvarlar ve kolonlar mimari bir mekan olan binayı tanımlarken binalar bir araya geldiklerinde bir sokağı ya da meydanı tanımlarlar. Bütün bileşenler bir araya geldiklerinde ise kentsel bir bölge tanımlanır. Doğal bir mekan ise hem doğal hem de yapma sınırlayıcılarla tanımlanabilir. Bir çiçek bahçesi bahçe duvarları ile tanımlanırken çok büyük bir doğal mekan da ufuk çizgisi ile tanımlanabilir.

Farklı ölçeklerdeki mekanlar aslında birbirlerinden tamamen ayrık değildir. Doğal mekan her zaman için mimari ve kentsel mekanın bir parçası olmuştur. Bir sokak mekanı ya da bir meydanı tanımlayan bir bina ele alındığında binanın meydana bakan cephesi hem meydan için hem de binanın iç mekanı için bir sınırlayıcıdır. Gerçekte tek bir mekan yoktur. Bir arada olup birbirinden bağımsız olan pek çok mekan türü vardır. Dolayısıyla yeni bir mekanın yaratılması, daha büyük bir mekan bölünerek onun içinde daha küçük bir mekan yaratılması anlamına gelmektedir [3].

Kentsel ölçekte mekan kavramı kütle ile boşluk, deneysel ile kuramsal, gerçek ile soyut arasındaki sonsuza uzanan ikilemin ifadesidir. Bu ikilem, temelde duyular aracılığıyla anlaşılan fiziksel mekan ile zihinsel mekan arasında ortaya çıkmaktadır [2].

Mekanı anlatmak için kullanılan bazı kelimeler (uzun, kısa, önce, sonra, vb. gibi) zamanı anlatmak için de kullanılmaktadır. Hem zaman hem de mekan kavramları için matematiksel doğrusal süreklilikten söz etmek mümkündür. Minkowski'ye göre mekan-zaman dört bileşenli bir sürekliliktir [8]. Dolayısıyla bir nesneyi tanımlarken sadece

BÖLÜM 2

KAMU KULLANIMLI KENTSEL MEKAN

2.1 MEKAN KAVRAMI

Çeşitli ölçeklerdeki tasarım çalışmalarını en temel kavramlarından birisi olan mekan, çevre ile ilgili disiplinlerin hepsi tarafından kullanılmakla birlikte, farklı ilgi alanları ve farklı bakış açıları tarafından farklı anlamlar yüklenmektedir. Kullanıcılar açısından iyi işleyen ve uyumlu bir organizasyon sağlamak, mekan ile ilgilenen tüm disiplinler için ortak hedeftir.

En genel sözlük tanımıyla mekan, sürekliliğin ve zamanın göstergesi, iki tanımlı nokta ya da olay arasındaki zaman, iki ya da daha fazla olay arasındaki mesafedir [1]. Temel ilgi alanı mekan olan coğrafya, planlama ya da mimarlık gibi disiplinlerin tamamı, mekana yönelik olarak farklı perspektiflerden kuramlar ve tanımlar geliştirmişlerdir [2].

Somut mekan kavramı ile ilgili çalışmalar yapan Newton'a göre mekan ve zaman sayısız uzantı ve sürekliliği içeren ve içerisinde tüm olayların içerisinde kendine tanımlı bir yer bulduğu bir kap gibidir. Newton'un geliştirdiği somut mekan kavramına eleştirel bir yaklaşımla ilişkisel mekan kavramı ortaya çıkmıştır. İlişkisel kuramın öncülerinden olan Liebniz, mekanın aslında var olmayan öğeler arasındaki bir düzen olduğunu, mekansal olanla zihinsel olan arasındaki ilişkiyi kurduğunu savunmuştur [2].

Mekan kavramının mimarideki tanımı ise daha açıktır. Mimarlıkta mekan kapalı düzlem yüzeylerle tanımlanan bir alandır ; yatay düzlemde ve/veya düşey düzlemde kapalı olan bir boşluk [3]. Mimari mekan, içinde yaşayan kullanıcıların sosyal, fizyolojik ve psikolojik gereksinimlerini karşılayan bir uzay parçasıdır [4]. Van Der Laan [5] ise mimari mekanı iki dikili duvar arasında oluşan yeni bir mekân olarak tanımlamaktadır. Zevi'nin [6] mimarideki mekan anlayışı boşluklar (=voids) olan sokaklar, meydanlar, parklar, bahçeler ve oyun alanları ile kentsel mekan için de geçerli olan bir tanımlamadır; mekan kentin özüdür. Colquhoun ise kentsel mekanı iki bileşenle

genişliği, uzunluğu ve yüksekliği değil, zaman içindeki sürekliliğinden de söz etmek gerekmektedir.

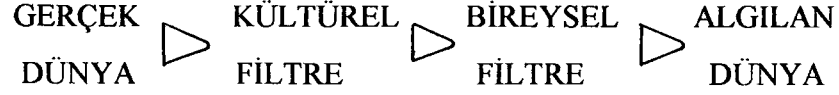
Mekan kavramı ile ilgili olan ikilemler daha çok bizim mekanla olan ilişkimizin ne yönde olduğuna bağlıdır. Mekan ile ilgili olan terimler, günlük yaşam içindeki sosyal ve fiziksel evre ile de ilişkilendirilmelidir. Sosyal süreç fiziksel ve sosyal mekanın dışında düşünülmemelidir. Mekan dinamik bir kavramdır. Dolayısıyla bir mekan yaratırken ya da var olan bir mekanı tanımlarken zaman bileşeni mutlaka dikkate alınmalıdır.

2.2 MEKANIN ALGILANMASI, KENT KİMLİğİ VE KENT İMGESİ

2.2.1 Mekanın Algılanması ve İnsan-evre Etkileşimi

Algılama şimdi alınan ile eskiden çeşitli zamanlarda alınan imgeleri canlandırmak, bir küme yapacak şekilde birleştirmek ve bunların hepsini kişide duyumu doğuran şey üzerinde toplamaktır [9]. Algılama bireyin evre hakkında bilgi sahibi olmasını ve ondan yararlanmasını sağlar. Özetle algı çevreden bilgi alma sürecidir ve karşılıklıdır.

İnsanın yakın çevresini, içinde yaşadığı mekanı ve onu oluşturan öğeleri duyuları ve duygularıyla algılar, kavrar ve değerlendirir. Bir mekanın algılanmasında tüm duyu organları görev yapmakla birlikte en önemli kısım gözler aracılığıyla gerçekleşmektedir. Görsel algı sadece form ve işleve bağlı değil, bireyin kimliğine de bağlıdır [10]. Aynı mekanın farklı kişiler üzerindeki etkisi de farklı olmaktadır. Mekan ve mekanı oluşturan öğelerin algılanabilmesi, fiziki, psikoljik ve sosyal koşullara olduğu kadar, bireyin o zamana kadar elde ettiği bilgi birikiminin düzeyi ile de ilgilidir. Mekansal deneyimlerde ayrıca kültür, milliyet, bölgesel altyapı gibi faktörler de etkili olmaktadır. Rapaport'un [11] çevresel algılamadaki kültürel etkinliklere dayanan filtre modeli, çevresel bilişime de dayanarak çevrenin nasıl algılandığını ve insanların çevresel seçimlerinde, gerçek dünya ile algılanan dünya arasındaki bağı açıklamaktadır.



Şekil 2.1 Çevresel Algılamada Filtre Modeli [11]

Ittelson'a göre [12] algılama kısa ve uzun dönem algılamalar olarak iki şekilde değerlendirilmektedir. Kısa dönem algılama, görsel bilginin o bilgiyi veren objelerle karşılaştığında algılanmasıdır. Kısa dönem algılama fotogrametrik, uzun dönem algılama semboliktir. Gibson ise iki farklı algı düzeyinden bahsetmektedir; biçimin fiziksel özelliklerine bağlı literal algı ve kişiden kişiye değişen, öznel olan sematik algı [13]. Appleyard'a göre ise algı üç şekilde olmaktadır; işlemsel algı, çağrışımsal algı ve uyarısal algı [13]. İşlemsel algı kişinin kullanımına bağlı olarak değişmektedir. Çağrışımsal algı eski bilgiler doğrultusunda çevrenin ekonomik, sosyal ve işlevsel bilgilerin okunmasıdır. Uyarısal algı ise daha çok fiziksel çevreye ilişkin algıdır.

Ittelson'a göre [12] algının temel özellikleri aşağıdaki gibidir:

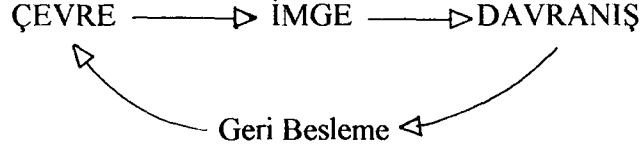
- Algı kişilere göre değişen bir olgudur.
- Algı olgusunda hareket önemli bir rol oynamaktadır.
- Algılamada insan çevresinden amaçlarına uygun bilgi almaktadır.

Görsel algı çevrenin fiziksel ve sosyal faktörlerinin karmaşık bir etkileşimi olarak ortaya çıkmaktadır. Algılama davranışı etkilemekte, daha sonra da davranış algılamayı etkilemektedir. Algı olgusunun meydana geldiği çevre ile ilişkisini değerlendirmek için bazı ölçütler geliştirilmiştir [14]:

- Tepkinin bazı tanımlanabilir özellikleri, çevrenin bazı tanımlanabilir özellikleriyle karşılaştırıldığında ortaya çıkan bulguların incelenmesi.
- Aynı ortamda bir kişinin tepkisi diğerleri ile karşılaştırıldığında ortaya çıkan bulguların değerlendirilmesi.

Eylemi yönlendiren algı, deneyimle ortaya çıkmakta ve organizmanın toplam davranışında alma işlevi ağırlık kazanmaktadır. Çevreden uyarıcının alınması, kullanılması ve iletilmesi birbirinden ayrı düşünülemez.

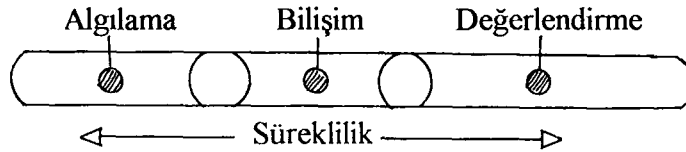
Mekanın şekillenmesi açısından, kültür ve mekan arasındaki ilişkini ne olduğu, birbirlerini ne ölçüde ve nasıl etkilediği önemlidir [11].



ŞEKİL 2.2 Çevre Davranış Etkileşimi [11]

Bireyde çevreden aldığı bilgiler doğrultusunda bir imge oluşur ve birey bu imge doğrultusunda bir davranış geliştirir. Bireyin geliştirdiği davranış ise çevreyi etkiler. Özetle çevre, imge ve davranış arasında sürekli bir etkileşim vardır. Kültür -davranış-mekan etkileşimi açısından iki farklı analizden söz etmek mümkündür [15]:

Bilişsel Etkileşim: Çevre ve yaşam şekli kültürel kalıplar tarafından biçimlendirilen belirli ideallere ve imgelere, aynı zamanda da bir grubun bilişsel şemasına dayanan, çeşitli şemalar arasındaki seçimleri yansıtmaktadır. Çevresel bilişim kültür-çevre-davranış etkileşiminde çok önemli bir ara süreçtir (11).



Şekil 3.2 Çevresel Bilişim [11]

İnsanların bir kenti nasıl kavramsallaştırdıklarının anlaşılması bakımından algısal, bilişsel ve değerlendirmeye dönük bileşenlerin ayrımının yapılması gerekmektedir.

Normatif Etkileşim: Kültür bileşenlerinin zihinsel süreçlerden geçmeden mekanın oluşumunu etkilemesi olgusuna dayanmaktadır. Kuşaktan kuşağa aktarılacak toplumsal geleneklere dönüşen ve normlaşan kültürel bileşenler insan davranışlarını ve mekanı etkilemektedir.

2.2.2 Kent Kimliği

Kimlik, doğadaki herhangi bir canlıyı veya objeyi başka canlı ve objelerden ayıran, öncelikle onun görsel, işitsel vb. gibi duylarla algılanan, kendine özgü olma durumudur [16]. Kimlik kavramı benzerlik değil, özgünlük ve bireysellik içermektedir [17]. Kendine özgü olma durumu bireyin çevresindeki canlı ve cansız varlıklarla kurduğu ilişkilerle açıklanabilir. Kimlik, insanın çevresi ile olan kültürel ya da fiziksel etkileşimlerinin sonucunda ortaya çıkmaktadır.

Kültür ise bir grubun özgün durumudur; grubu tanımlar ve gruba kimlik verir [18]. Daha ayrıntılı tanımıyla kültür, bireyin bir toplumun üyesi olarak o toplumun içerisinde kazandığı bilgi, sanat, gelenek, görenek, yetenek, beceri, alışkanlık gibi özelliklerin tümünü içine alan karmaşık bir bütündür [19]. Kültür, insan çevre ilişkilerinin hareket noktası olan eylemlere kaynak oluşturmaktadır [11].



Şekil 2.4 Kültür-Eylem Şeması [11].

Bir insanın yerel, bölgesel, ulusal topluluğuyla ve bu topluluğu belirleyen ahlaki ve estetik değerler ve dille kendiliğinden özdeşleşmesi, bu topluluğun tarihine, geleneklerine, törelerine ve yaşam tarzına sahip çıkma biçimi; ortak bir yazgıya katlanma, bu yazgıyı paylaşma ya da değiştirme duygusu, sürekli olarak kendi görüntüsünü yansıtan, eğitim yoluyla kişiliğini oluşturmamasını ve çalışarak bu kişiliği geliştirmesini sağlayan kolektif etki ise kültürel kimliktir [20].

Kent kimliği ise ayırıcı bir kimlik yaratmaya olanak tanıyan doğal, sosyal ve insan yapımı faktörler arasındaki kompleks etkileşimi yansıtan bir mozaiktir [21]. Bir kentin kimliğini meydana getiren elemanlar, Doxiadis'in [22] çevre tanımlamasından faydalanılarak aşağıdaki gibi sınıflandırılabilir :

- Doğal çevreden kaynaklanan kimlik elemanları (topoğrafya, iklim, jeolojik özellikler gibi doğal veriler)

- Beşeri çevreden kaynaklanan kimlik elemanları(kültürel, politik, yönetsel, hukuksal, ekonomik özellikler, eğitim, teknolojik düzey.)
- Yapma çevreden kaynaklanan kimlik elemanları (insanların ürettikleri objeler)

Kimlik, tanımladığı nesne, kişi ya da yere ait özellikleri taşır ve bütün içinde algılanabilme kimlik sayesinde olur. Kentlerin de kendilerine özgü bir takım özellikleri vardır ve bu özellikler kentlerin kimliklerinin bir parçasıdır. Bir kentin kimliğini yalnızca yapıların mimari değerinde, doğal çevrenin özelliklerinde aramak yeterli olmaz; bu olumlu özellikler ancak içinde geçirilen yaşam deneyleriyle tanımlanır, bir anlam bir değer kazanır [23].

Bir kentin kimliğinin oluşumu karmaşık bir süreçtir. Kent kimliği toplumun gelişmesi sırasında oluşmaktadır ve bu nedenle tarihsel bir yönü vardır (24). Sürekli değişme halinde olan toplum ve insan ilişkileri, bu kimliğin sürekli olarak yeniden tanımlanmasını ve üretilmesini gerektirmektedir. Ancak tarihsel gelişim sürecinde oluşmuş olan kentsel kimlik öğeleri de özenle vurgulanarak korunmalıdır.

2.2.3 Kent İmgesi

Çevre imgesi insan-çevre etkileşimi sonucu, çevrenin insan beyninde bıraktığı kalıcı izdir [25]. İnsanın çevresiyle kurduğu ilişkinin sonucunda ortaya çıkan imge, çevresel kimliğin tanımlanmasında ilk adımdır. Lynch'e göre [26] insan dış çevreni genelleştirilmiş bir zihinsel resmine sahiptir. Bu imge hem o anki duyguların hem de geçmiş deneylerin bir ürünüdür. Çevresel imge büyük ölçüde görsel yolla oluşmaktadır. İnsanın çevresini algılamasında en büyük paya sahip olan görme duyusudur. Yine de çevresel imge sadece görsel biçimden oluşmamaktadır. Çevrenin ekonomik, tarihsel, politik veya toplumsal bir takım özellikleri de görsel unsurlar kadar etkili olabilmektedir. Çevresel imgenin algılama yoluyla oluşması dolayısıyla imge kişiye, zamana ve hatta kişinin beklentisine göre büyük farklılıklar gösterebilmektedir.

İnsanlar algı yoluyla çevreden edindikleri bilgilerin kendilerine çekici gelen kısımlarını ayırıp zihinlerinde tutarak bu bilgileri çevre ile etkileşimleri sonucu oluşturdukları bir

yapıya yerleştirmektedirler. Bu da çevrenin kişi üzerinde oluşturduğu imgeyi ortaya çıkartmaktadır. İnsan yarattığı çevre imgesine göre davranışlarını geliştirir ve eylemlerini düzenler. Genel çerçevesi ile kent imgesi deyiminden anlaşılan, kentin toplumsal, ekonomik ve fiziksel bünyesi ile mekanda ortaya çıkmış varlığıdır [27]. Bir kentin imgesini birey ve çevresi arasında kurulan ilişkinin somutlaştığı bir noktaya veya bir alana yönelik algılanan etki oluşturur [26]. Rapaport’a göre [11] ise imge “gerçekler”den ve “değerler”den oluşmaktadır. “Değerler” öznedir; bireyin çevresinde gördüğü ve algıladığı şeyleri tanımlaması sırasında yaptığı değerlendirmeyi belirleyen kriterlerdir.

İmge ve kimlik birbirlerinden farklı anlamlar taşımaktadır. İmge bir objenin dışarıdan algılanması, kimlik ise objenin kendini ifade etmesidir [28]. Kent imgesi kent kimliğinin tanımlanmasında en önemli etkidir. Bireyin yaşadığı çevreden çeşitli beklentileri vardır ve bu beklentiler imgenin oluşumunda etkili olmaktadır. Bir kentin imgesinin geliştirilmesi gözlemci ile gözlemlenen arasında iki yönlü bir süreçtir.

Kent imgesinin en önemli özellikleri “okunabilirlik” ve “imgelendirilebilirlik”tir [26]. Okunabilirlik ile ifade edilmek istenen, kentin bütün parçaları ile birlikte rahatlıkla tanımlanabilmesi ve bütüncül kalıplar içerisinde değerlendirilebilmesidir. Kentte görsel kalite bakımından en önemli özellik okunabilirliktir. Okunabilirliği yüksek bir imge, kişiye kent içerisinde sürat ve hareket kolaylığı sağlamaktadır. İmgelendirilebilirlik ise Herhangi bir gözlemcide fiziksel bir nesne üzerinde güçlü bir imge etkisi uyandırıcı niteliklerin tümüdür. Bu nitelikler, açıkça tanımlanabilen ve güçlü bir yapısı olan çevresel imgenin oluşumunda etkili olan şekil, renk ya da düzenlemelerdir. İmgelendirilebilirliği yüksek bir kent insanların nerede olduklarını hissetmelerini ve kolayca yön bulmalarını sağlayarak insanlara kendilerini güvende hissettirir. Lynch’e göre [26] kent imgesini oluşturan elemanlar beş gruba ayrılmaktadır:

Yollar: Yollar gözlemcinin zaman zaman ya da alışkanlıkla içerisinde hareket ettikleri kanallardır. Bunlar caddeler, yaya yolları, transit güzergahlar, kanallar ya da tren yolları olabilir. İnsanlar kenti hareket ettikleri bu yollar boyunca algırlarlar. Yolların tanımlanması açısından mekansal karakteristik özellikler kadar “devamlılık” ve

“yönlenme” de önemlidir. Devamlılığı olan, başlangıç ve doğrultusu belli olan yolların kimlikleri diğerlerine göre daha belirgindir.

Sınırlar: Yollardan farklı olarak, genellikle iki farklı alan arasında sınır teşkil eden doğrusal özellikteki elemanlardır. Görsel açıdan kolay tanınır olmalarının yanı sıra, devamlılığı kesen bir özellikleri vardır. Sınırlara örnek olarak deniz kıyıları ya da yüksek duvarlar gösterilebilir. Sınırlar kimi zaman yollardan da oluşabilir. Kent içerisindeki bir yol farklı iki bölgeyi ayırması dolayısıyla sınır karakteri taşıyabilir. Tıpkı yollar gibi sınırların da yönlenme özellikleri vardır.

Bölgeler:Bölgeler ortak özellikleri olan kent parçalarıdır. Bölgeleri ayırıcı fiziksel karakteristikler sonsuz çeşitlilik içeren bileşenlerden oluşmaktadır; doku, mekan, form, ayrıntı, sembol, bina tipi, kullanım, aktivite, oturanlara ait özellikler, topoğrafya gibi. Kentte yaşayanlara göre kentte yer alan bölgelerin en somut örnekleri mahallelerdir.

Düğüm Noktaları:İnsanların yoğun olarak kullandıkları toplu taşıma aktarma noktaları ya da meydanlar gibi alanlardır. Bir düğüm noktasının tanımlanabilmesi için her zaman güçlü bir form gerekli değildir. Yine de mekanın belirgin bir formu olduğu durumlarda ifade çok daha kuvvetli olmaktadır.

Nirengiler: Ölçek bakımından çeşitlilik içeren ve yoğunlukla insanların bir kenti hatırlamasında en etkili olan fiziksel elemanlardır. Nirengiler, özellikle belirgin bir formları olduğunda, çevresiyle kontrast yarattıklarında, ya da konum olarak dikkat çekici olduklarında kolay tanımlanabilirler.

2.3 KENT DOKUSU VE KAMUSAL MEKANLAR

2.3.1 Kent Dokusunu Meydana Getiren Öğeler

Planlamanın başlangıcı yerleşik yaşam biçimine geçişin mümkün olduğu Neolitik dönemde tarıma pulluk ve sabanın girdisinin ardından arazinin rasyonel paylaşımının sağlanması kaygısıyla olmuştur [30]. Düzgün arazi parçalarının elde edilmesi basit

geometrik formlarla sağlanmıştır. İlk yerleşmelerden bu güne kadar şehirlerin biçimlenmesinde coğrafi ve topoğrafik veriler, ekonomik ve teknolojik özellikler, halkın inanışları, değer yargıları, sosyal olaylar, fikir hareketleri, halkı yönetenlerin yaklaşımları ve doğal afetler etkili olmuştur. Çeşitli faktörlerin farklı yerleşmelerde farklı derecelerdeki etkileri, kentsel formu ortaya çıkartmaktadır [31]. Form, yapılanmış biçimin şekillendirilmesi olarak tanımlanabilecek tasarımda anahtar kavramdır. Form tasarımın fiziksel karakteristiği olarak tasarımın farklı derecelerdeki sonucudur. Tasarım ise daha geniş bir ölçüde bizim formdan ne anladığımızın sonucudur. Kentsel formu yalnızca nesne formu yansıtmamaktadır. Morfolojik faktörler kadar toplumsal faktörler de kentsel formu yönlendirmektedir. Kentsel form özet olarak çok çeşitli bileşenlerin karmaşık bir bütün içinde bir araya gelmesinin yani “doku” olarak adlandırılabilir, sık ya da seyrek tekrar eden elemanların tekrarlanmasının ve farklı kalıpların bir sonucudur [33].

Çeşitli büyüklük ve tipteki yerleşmeler formel olarak “doku”ları ile vurgulanabilirler; grid bir sistem, bloklar, çok katlı ofis yapıları... gibi. Kentsel form içerisinde dokular ve dokuları oluşturan kalıplar çoğunlukla birbirinin içine geçmiş durumda olabilirler; ilerledikçe ortadan kaybolabilirler ya da bir alanda kentsel sınırlayıcılarla son bulabilirler.

Doku “farklı bölümlerin kompozisyonundan sonuçlanan biçimin incelikle ve ayrıntılı olarak işlenmesi” şeklinde tanımlanabilir. “Coğrafi mekan üzerinde yayılabilecek olan tasarım modelleri” olarak kavramsallaştırılabilir dokular, biçimsel sistemin fiziksel ifadeleridir [33].

Bir kentin formunu ve dokusunun oluşumu, farklı kuvvetlerin etkileşiminin bir sonucudur. Şehirler de tıpkı bireyler gibidir. Her birinin kendine özgü bir fizyonomisi ve karakteri, yaratıcı güçlerinden kaynaklanan farklı doku ve formları vardır. Kentin dokusunu ve formunu meydana getiren öğeler doğal çevreden, beşeri çevreden ve insan eliyle yapılanmış çevreden kaynaklanan öğeler olarak özetlenebilir. Doğal çevre, beşeri çevre ve yapılanmış çevre sürekli olarak ilişki halindedir. Doğal çevre ve beşeri çevrenin elemanları arasındaki ilişkiler yapılanmış çevreyi oluşturmuş, bu da aynı zamanda hem doğal hem de beşeri çevreyi etkilemiştir [32]. Lozano’ya göre kentsel formun

oluşumunda etkili olan öğeler arasında iki farklı türde etkileşimden söz etmek mümkündür [33]:

- Fiziksel etkileşim: Doğrudan doğruya tasarıma ait çözümlerle sonuçlanmaktadır.
- Sosyo-psikolojik etkileşim: Fiziksel çözümlerin onları geçerli kılacak sosyal ve psikolojik çözümlerle ilişkilendirilmesi.

Kent dokusu toplumu yansıtmaktadır. Dokular adeta toplumun parmak izi gibi toplumu oluşturan tüm bireylerden birşeyler yansıtırlar. Kent formu ve dokusu en iyi oluşumlarında etkili olan faktörler incelenerek anlaşılabilirler. Lozano bu ilişkileri üç başlık altında değerlendirmiştir [33]:

- Yapılanmamış mekan- yapılanmış form arasındaki ilişki
- Süreklilik gösteren-göstermeyen olaylar arasındaki ilişki
- Tekrarlayan-tekil öğeler arasındaki ilişki.

Yapılanmamış mekan ile yapılanmış form arasındaki ilişki, açık mekan olarak ya da dolaşım alanları şeklinde kullanılan yapılanmamış alanlarla, yapılanmış elemanları birbiriyle bütünleyerek tanımlamaktadır. Böyle bir tanımlama biçim yönüyle ve fonda dokuyu tanımlayarak kent imgesinin kuvvetlenmesini sağlamaktadır. Yapılanmamış mekan-yapılanmış form ilişkisi iki temel eğilimi takip etmektedir. Bunlardan birincisi, batıda (=Avrupa’da) olduğu gibi yapılanmış form tarafından çevrelenmiş açık alan, ikincisi ise doğuda (= Çin, Japonya’da) olduğu gibi açık mekan ve onun içerisinde yer alan yapılanmış formdur.

Süreklilik gösteren olaylarla göstermeyen olaylar arasındaki ilişkiden yola çıkarak kentsel dokunun tanımlanması, kent dokusunun iki farklı tip bileşenden oluştuğundan hareket eden bir yaklaşım gerekmektedir. Süreklilik gösteren formlar, bütün bir alana yayılmış şebeke olarak karakterize edilen bileşenlerdir. Diğer bileşen ise alan üzerinde ayrı olarak yer alan ancak süreklilik göstermeyen, şebekeler dahilinde ya da onlara komşu olan doluluklardır. Yerleşmeler aslında sürekli şebekeleri ayrıntı olarak tarafından doldurulmasıyla oluşmaktadır. Kentsel şebekeler kentsel iskeletlerle (= bulvarlar, kanallar, tren yolları, yüksek gerilim hatları gibi) tanımlanmıştır. Doluluklar ise mimari

formlardır (= tekil binalar ya da büyük bloklar). Şebekelerle dolulukların kesişim alanları ise yapılanmış çevrenin en canlı bölgelerini oluşturmaktadır. Sürekli ve ayrık olaylar arasındaki ayrım aslında çok kesin değildir. Bu ayrımda ölçü ve ölçek etkili olmaktadır. Örneğin metropoliten ölekte süresiz gibi görünen bir olay komşuluk ölçeğinde incelendiğinde süreklilik gösterebilir.

Tekrarlayan ve tekil olaylar arasındaki ilişki ise kent dokusunun çok fazla farklı olmayan, sınırlı sayıda çeşidi olan bileşenlerden oluştuğunu ifade etmektedir. Bu ilişki özellikle kent imgesi açısından önemlidir. Tekil elemanlar özel bir aktivitenin ifadesidir; çok büyük ve görkemli bir dini yapı gibi. Kentsel formun gerçek yaratıcıları ise aslında tekrarlayan elemanlardır. Konut alanları ile çalışma alanları, tekrarlayan elemanlardan oluşmaktadır. Tasarım açısından bu ikili arasındaki ilişki ile ilgili en temel vurgu, tekilliğin ya da tekrarın nerede kullanılacağına çok önemli olduğudur.

Bir kentin dokusunu tek bir ilişki ile açıklamak yeterli değildir. Aynı anda farklı ilişkilerin kombinasyonu da etkili olabilmektedir. Aşağıda bazı olası kombinasyon örnekleri yer almaktadır:

- Yapılanmamış mekan, sürekli, tekrar eden: Sokaklar
- Yapılanmamış mekan, süresiz, tekrar eden: Komşuluk birimleri, meydanlar.
- Yapılanmış form, sürekli, tekrar eden: Arkadlar.
- Yapılanmış form, sürekli, tekil: Savunma duvarları.
- Yapılanmış form, ayrık, tekrar eden: Ofis yapıları.

2.3.2 Tarihsel Süreç İçerisinde Kent Dokusu

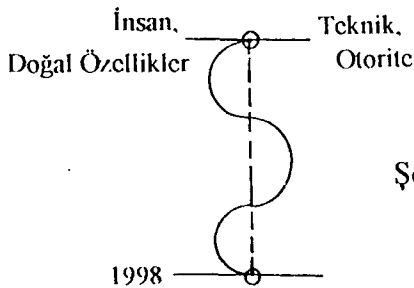
Kamusal mekanların şekillenmesinde etkili olan faktörleri ve kamusal mekanlarda yaşanan değişim sürecinin anlaşılabilmesi açısından kent dokusunun da tarihsel süreç içerisinde değerlendirilmesi gerekmektedir. Kostof 'a göre [35] kent dokusu tarihi gelişim süreci içerisinde temelde iki farklı şekilde ortaya çıkmaktadır; organik kent dokusu ve organik olmayan kent dokusu. Organik olmayan kent dokusu belli bir plan doğrultusunda oluşurken organik doku zaman içinde eklenmelerle büyüyen ve kendiliğinden oluşan bir dokudur.

Günümüzde bulguları elde edilen en eski yerleşmelerden olan Neolitik döneme ait Çatalhöyük'te sokakların olmadığı, dolaşım alanlarının evlerin çatıları olduğu, sosyal faaliyetlerin ise evlerin çatılarında gerçekleştiği anlaşılmıştır. İnsanlık tarihindeki en büyük medeniyetlerden birisi olan Mısır'da yerleşim formunu belirleyen çöl, düz arazi, Nil nehri ve halkın inanışları olmuştur [37]. Mısır yerleşmelerinin en karakteristik özellikleri büyük mezarlar, geniş caddeler ve taşkınlara karşı koruyucu olan setler ve surlardır [30]. Eski Yunan'da ise kent dokusunda dikkati çeken temel öğeler Arcopolis, şehir duvarları, surlar, agora, eğlence ve kültür tesisleri ve konut alanları ve limanlardır. Arcopolis, eski Yunan kentlerinin en iyi temel yerleşim çekirdeğinin ve aynı zamanda da çoğunlukla dini anlamdaki esas merkezini oluşturmaktadır. Agora ise ticaret ve toplanma gibi faaliyetlerle kamusal yaşamın ve kentin asıl merkezidir. Eski Yunan'da kentin biçimlenmesinde daha çok düşünce yapısı, kültür düzeyi ve sosyal hareketler etkili olmuştur. Kültür seviyesinin artmasıyla gymnasium, tiyatro gibi yapılar ortaya çıkmış, bu yapılar agora çevresinde toplanmıştır. Tarihsel süreç içerisinde irili ufaklı yapıların eklenmesiyle oluşan agora mekanının dominantlığı onu çevreleyen yapıların mütevaziliği ile sağlanmıştır. Eski Yunan'da özellikle konut alanlarında dama tahtası sistemi etkin bir şekilde uygulanmıştır. Eski Yunan'daki Agora, Roma medeniyetinde forum adını almıştır. Pazar yeri, toplanma yeri gibi alanlar ve kamusal binalar sokak içerisinde aksiyel olarak yerleştirilmiştir. Geniş caddeler, sokak dokusunda kademelenme ve insan ölçeğini ezen azametli yapılar, Roma döneminin karakteristik özellikleridir [36].

Ortaçağ Avrupa'sında ise ölçek, topoğrafyaya uyum, ölçüler ve ikinci boyutla üçüncü boyut arasındaki ilişkiler Roma dönemindekine göre daha mütevazidir. Ortaçağ kentini karakterize eden üç temel öğe surlar, kilise ve pazar yeridir. Kentin korunması için yapılmış olan surlar, üzerindeki kapılar ve kulelerle, kentin formunu belirleyen temel öğedir. Kenti sınırlayan surlar yapıların üçüncü boyutta da yükselmesine neden olmuştur. Kilise, bu dönemde dini vecibelerin önemini ifade etmektedir. Pazar yeri, kilise meydanları önemli toplanma alanlarıdır. Sokak dokusu organiktir. Sokaklar kent içerisinde sirkülasyonun gerçekleştiği alanlardır [36]. Aynı dönemde İslami yerleşmeler incelendiğinde kent mekanında tevazu göze çarpmaktadır. İslam kentlerinde toplumsal

Ortaçağ Avrupa'sında ise ölçek, topoğrafyaya uyum, ölçüler ve ikinci boyutla üçüncü boyut arasındaki ilişkiler Roma dönemindekine göre daha mütevazidir. Ortaçağ kentini karakterize eden üç temel öge surlar, kilise ve pazar yeridir. Kentin korunması için yapılmış olan surlar, üzerindeki kapılar ve kulelerle, kentin formunu belirleyen temel ögedir. Kenti sınırlayan surlar yapıların üçüncü boyutta da yükselmesine neden olmuştur. Kilise, bu dönemde dini vecibelerin önemini ifade etmektedir. Pazar yeri, kilise meydanları önemli toplanma alanlarıdır. Sokak dokusu organiktir. Sokaklar kent içerisinde sirkülasyonun gerçekleştiği alanlardır [35]. Aynı dönemde İslami yerleşmeler incelendiğinde kent mekanında tevazu göze çarpmaktadır. İslam kentlerinde toplumsal yaşamı ve yerleşme formlarını belirleyen Kur'an'ın esasları ve hadisler olmuştur. Temel prensip olarak "komşuları rahatsız etmeme" ve "mahremiyete saygı" vardır. Cadde ve sokaklar yüklü bir devenin geçebileceği genişlikte tasarlanırken, yerleşmenin büyüklüğünü belirleyen ezan sesinin duyulabileceği uzaklık olmuştur. İslami yerleşmelerde kent dokusunun en karakteristik özelliği çıkmaz sokaklardır. Bu durum mahremiyete saygının bir sonucudur [36]

Yerleşmelerde başlangıçtan itibaren doku özellikleri ve dokuyu oluşturan öğelerin birbirleriyle olan ilişkisi sinüzoidaldir [35]. İnsan ilişkilerinin yoğun, katılımcı olduğu dönemlerde organik, topoğrafyaya uyumlu yerleşimler görülmektedir. Teknik ve otoritenin egemen olduğu dönemlerde ise gücün, gösterişin ve tekniğin vurgulandığı yerleşmeler görülmektedir.



Şekil 2.5 Kent Dokusu Özellikleri ile Dokuyu Oluşturan Öğeler Arasındaki İlişki [35]

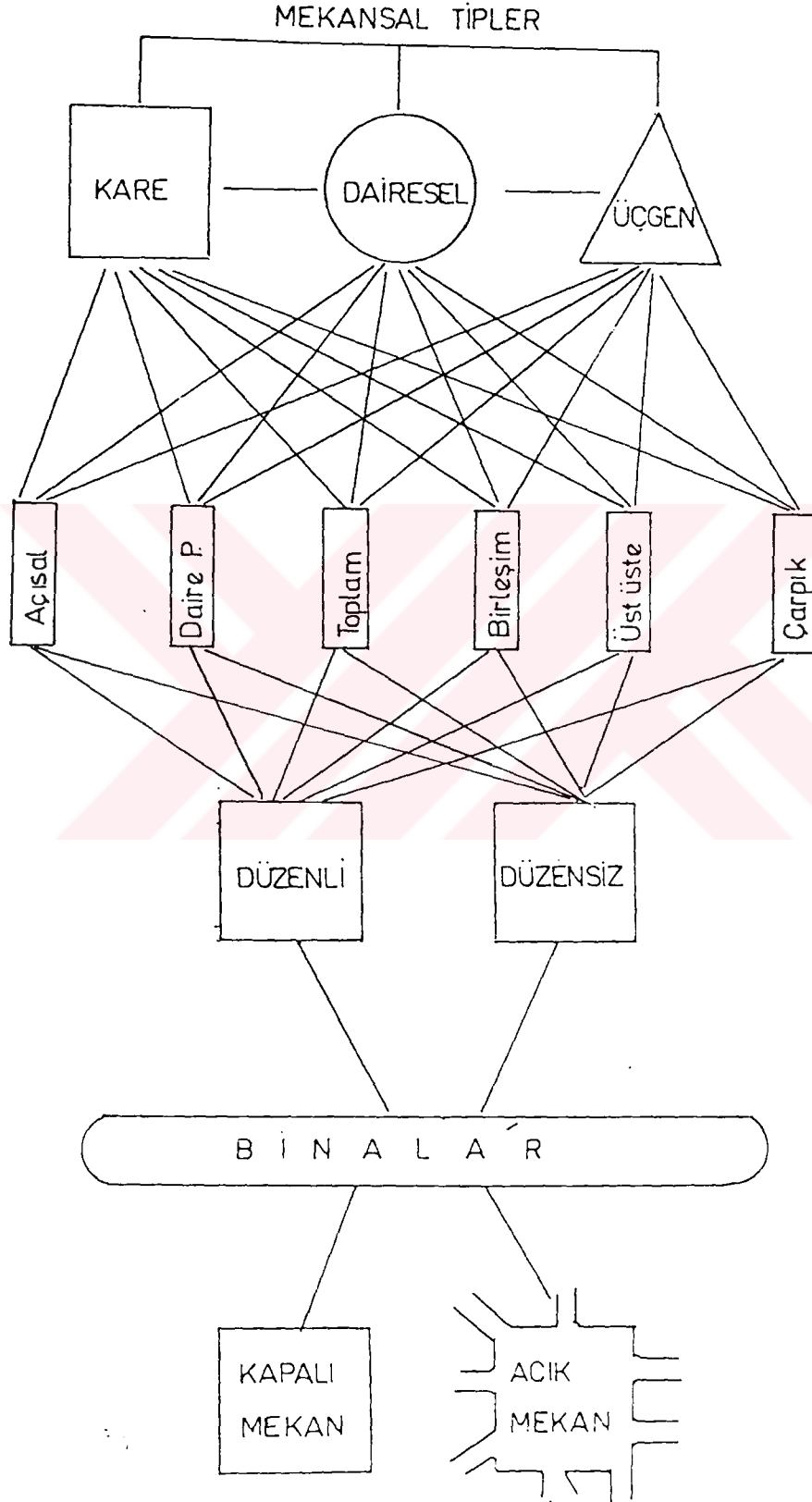
Tarihsel sıra olarak ortaçağ yerleşmelerinden sonra rönesans yerleşmeleri gelmektedir. Rönesansla birlikte kent mekanında yeni kamusal alanlar (meydanlar ve sokaklar) yaratılmasına, eski şehir parçalarının güçlendirilmesine çalışılmıştır. Bu dönemde yapılan uygulamalarda ana c üç önemli özellik dikkat çekmektedir; ana aks, grid sisteme dayalı sokak dokusu ve meydanlar. Rönesans döneminde ortaçağdan daha rasyonel, geometrik

1800'lere gelindiğinde ise bir başka düzene geçiş vardır. İnsan vazgeçilmez bir unsur olarak önem kazanmıştır. Bireyler ya da toplumlar, kurumları organize ederek kendi istediklerini kazanmaya başlamışlardır. Bunu sağlayan etkenlerin başında sanayileşme gelmektedir. İnsan felsefesi, yaşam biçimi ve bunların yerleşmeye yönelik kararları etkileyciliği, demokratik ve katılımcı düzen, kentsel dokuyu ve bu dokudaki öğelerim ilişkisini tamamen değiştirmiştir. Sanayinin en önemli ihtiyacı olan işgücünü sağlayan çalışanların barınacağı konut alanlarının geliştirilmesi söz konusudur. Bu durum uydukent ve bahçeşehir uygulamalarını beraberinde getirmiştir [36]. Salt işlevsellik anlayışına dayanan modernist anlayış, kentsel mekanların üretilmesinde mekanik kavramlara yönelişi beraberinde getirmiş, bununla birlikte tarihsellik ve sosyal çeşitlilik ortadan kalmaya başlamıştır. İnsanların yaşadıkları çevreden hoşnutsuz olmalarına ve yabancılaşmalarına neden olan tasarım çözümleri, modernizme tepkilerin doğmasına neden olmuştur [30]. Bu ortamda post-modern yaklaşımlar ortaya çıkmıştır. Kentsel mekanlar tasarlanırken sosyal içeriğin dikkate alınması gerekliliği anlaşılarak modernist dönemde yok olmaya yüz tutmuş olan kamusal alanlar yeniden değerlendirmeye alınmıştır.

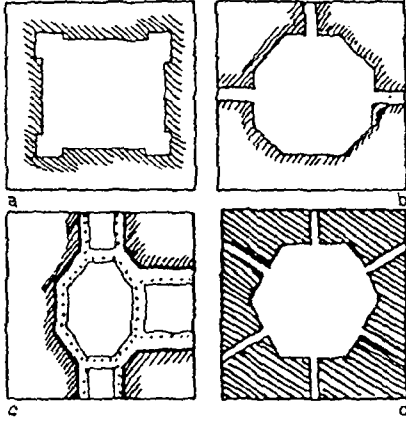
2.3.3 Kamusal Mekan Kavramı ve Tipleri

Kamusal alanlar kentte yaşayan insanların çoğu tarafından bilinen kamusal kullanımların olduğu (seyahat, toplanma gibi) görsel olarak dikkat çekici ve imgelemlendirilebilirliği yüksek olan kentsel elemanları içeren alanlardır. Ana ulaşım sistemleri, temel aktarma noktaları, en çok kullanılan güzergahlar kamusal çevrenin bileşenlerindendir. Kamusal alanlar bir kentin imgesinin vurgulandığı alanlardır. Bir çevrenin kamusallığını belirleyen, orayı bilen ve kullanan insanların sayısıdır [45].

Kamusal mekanlar üç grupta incelenebilir; meydanlar, sokaklar ve yeşil alanlar. Kentsel ortak mekanlardan söz edildiğinde çoğunlukla ilk akla gelen meydanlardır. Tarih boyunca meydanlar farklı dönemlerde farklı roller üstlenmişlerdir. Eski Yunan'da agora ve Roma'da forum, kentlilerin toplanma alanları olmuşlardır. Ortaçağ kentlerinde meydan, pazar alanı, kutlamalar, gösteriler gibi aktivitelerle yerleşimin kalbi olmuştur.

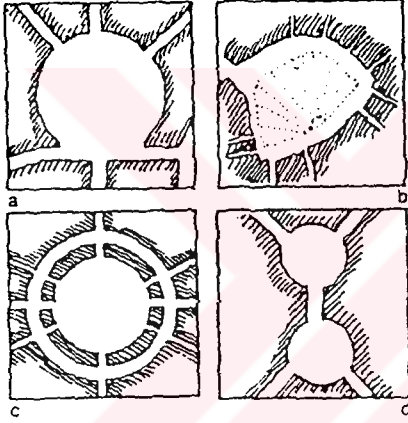


Şekil 2.6 Kamusal Mekan Tipleri [40]



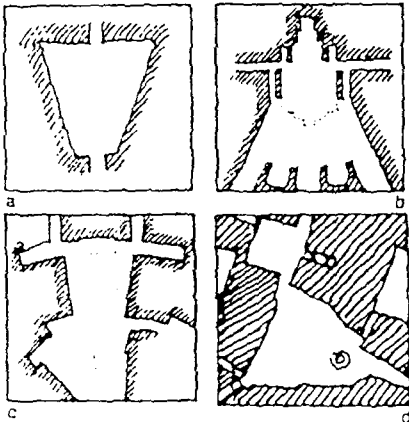
- a. Köşeleriyle tanımlanmış dikdörtgenel bir meydan
- b. S. Lorenzo Piazza, Turin
- c. Rotebühlplatz, Stuttgart
- d. Palmanova

Şekil 2.7 Dikdörtgenel Meydan Varyasyonları [40]



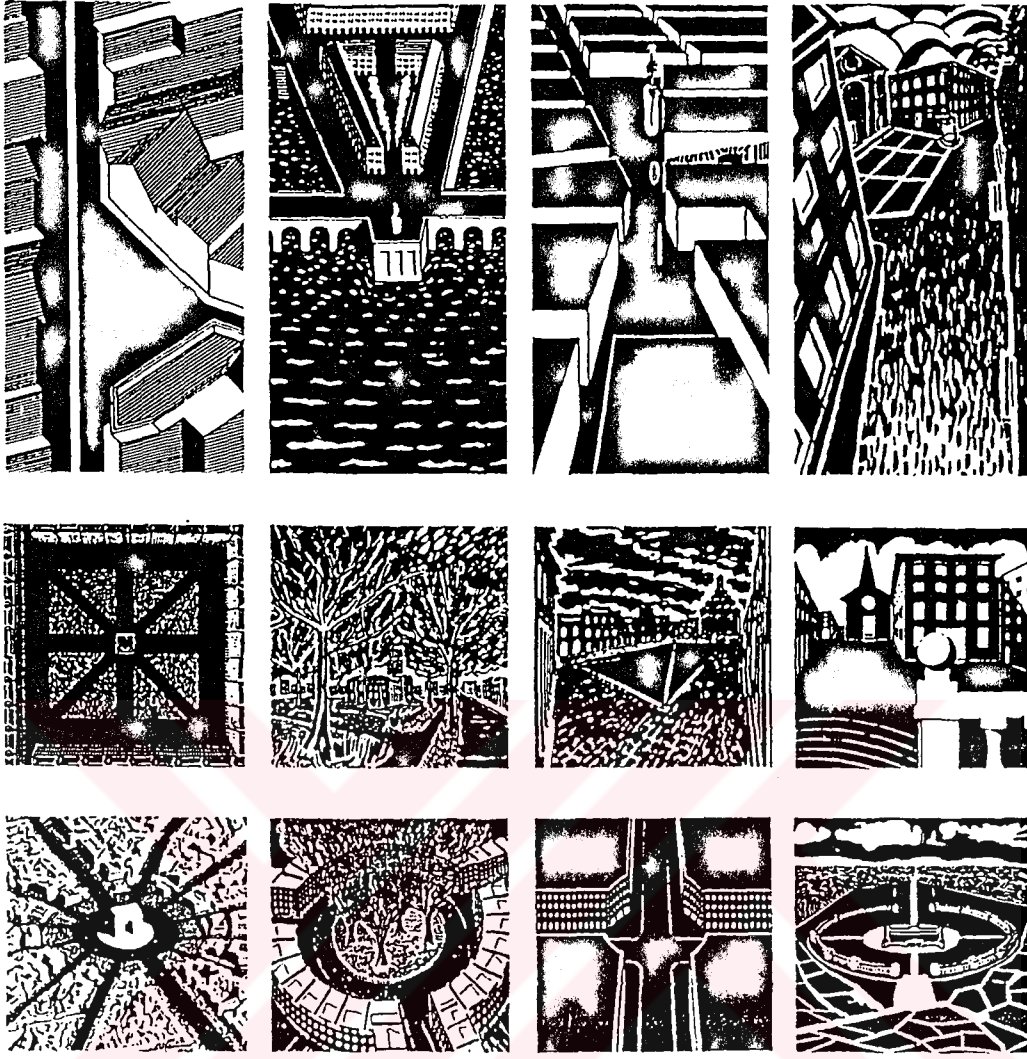
- a. Place des Victories, Paris
- b. Siena, Campo.
- c. Place de Loui XV, Paris
- d. Dairelerin birleşiminden oluşan hayali bir form.

Şekil 2.8 Dairesel Meydan Varyasyonları [40]

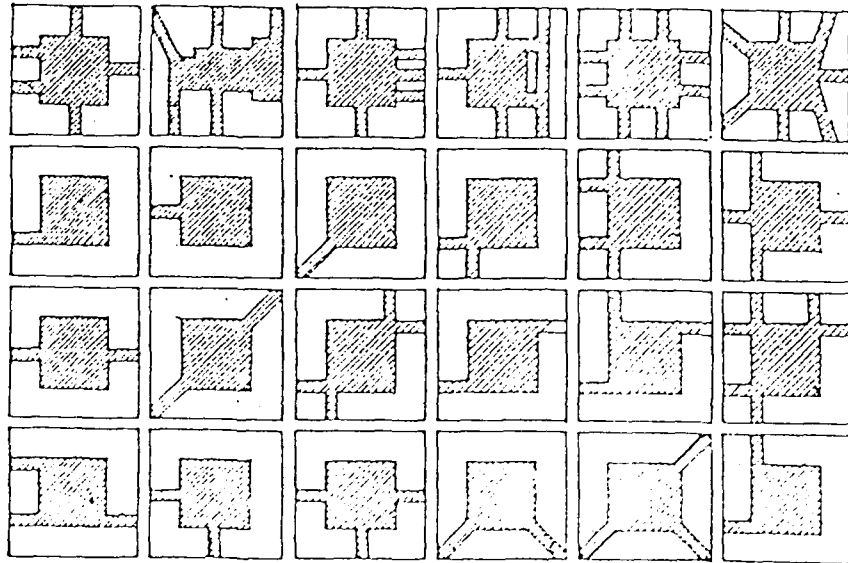


- a. Place Dauphine, Paris
- b. Place de Armes, Versailles
- c. Campidoglio, Roma
- d. Piazza del Duomo

Şekil 2.9 Üçgen Formlu Meydan Varyasyonları [40]



Şekil 2.10 Farklı Meydan Tiplerinden Görünümler [39]



Şekil 2.11 Meydan Mekanı-Sokak İlişkisi [41]

farklı işlevleri karşılamaktadırlar. Tarihsel süreç içerisinde meydanlar genel olarak pazar yerinin çevrelediği alanlar ve sosyal aktivitelerin yer aldığı kamusal yapıların önündeki alanlar olarak ortaya çıkmışlardır.

Marcus ve Francis (41), Amerika Birleşik Devletlerinde kent merkezinde yer alan meydanları kullarımlarına göre aşağıdaki gibi sınıflandırmışlardır:

- **Yol Meydan:** Daha çok kısa dönemli kullanılan bir kamusal mekan türüdür. Oturma alanları, genişletilmiş kaldırımlar, otobüs bekleme yerleri ya da arkadlar içermektedir.
- **Giriş Meydanları:** Çok katlı yapı komplekslerinde girişi vurgulamak üzere tasarlanmış açık alandır. Dekoratif bir sundurma, etkileyici bir avlu ya da platform içerebilir.
- **Kentsel Vaha:** Bitkilendirilmiş bahçesi ya da park imgesi olan ve sokaklarla fazla ilişkili olmayan meydanlardır. Çatı bahçesi ya da çok katlı yapı kompleksleri arasında kalan bitkilendirilmiş açık alanlar olabilir.
- **Geçiş Alanları:** Bu tip meydanlar daha çok yoğun kamusal ulaşım terminalleri yakınındadır.; metro girişi ya da otobüs terminali gibi.
- **Kentsel Ölçekli Meydanlar:** Çoğunlukla işyeri, konut, ticaret gibi fonksiyonların olduğu alanlarda yer alan ve kentsel imgenin kuvvetlenmesine yardımcı olan alanlardır.

Meydanlar hangi form ve işlevde olurlarsa olsunlar, ortak bazı faaliyetlerin ifadesidirler. Kamusal yaşamın gerçekleştiği alanlar olarak meydanlar, yalnızca bir tasarım elemanı olarak değil, mekana kimliğini veren ve insanların konut dışı yaşamlarını yönlendiren bir sosyal bileşen olarak da ele alınmalıdır [43].

2.4 KAMUSAL MEKANDA DÜZENLEME KRİTERLERİ

2.4.1 Kamusal Yaşam ve Kamusal Mekanlar

Kamusal alanlar kentin ve kentlinin yaşadıkları, kamusal yaşamın desteklendiği alanlardır. Kamusal yaşam özel yaşamdan farklıdır ve önemli fonksiyonlar içermektedir.

Kamusal yaşam bir forum gibidir; bireyin özel memnuniyetlerinin, ortak yararlarla dengelendiği yerlerdir. Kamusal yaşam, insanların güçlü olmak ve güçlerini sembolize etmek için bir araya geldikleri bir grup aktivitesidir. Aynı zamanda kamusal yaşam, sosyal öğrenmenin gerçekleştiği bir okul ve birbirine yabancı insanların bir araya geldikleri ortak bir platformdur. Kamusal yaşamı etkileyen yerler olarak kamusal alanlar, toplumun ortak çıkarları için kullanılan, toplumun çoğunluğu tarafından paylaşılan ve kabul edilebilirliği yüksek olan, genel gözleme açık, arkadaşlar ve aile dışındaki sosyal yaşamın gerçekleştiği alanlardır [46].

Kamu yararının sağlanması, hem estetik hem de psikolojik olarak çevre kalitesinin ve görsel kalitenin sağlanması, kamu alanlarının geliştirilmesinde en önemli etkenlerdir. Kamu alanlarının geliştirilmesi ayrıca ekonomik gelişmeye ve kent imgesinin kuvvetlendirilmesine katkıda bulunmaktadır. Başarılı düzenlenmiş kamusal alanlar ayrıca çevrelerindeki binaların satış ve kira bedellerini artıran bir faktör olarak desteklenmektedir.

Carr ve Francis'e göre [47] kamusal alanların üç önemli özelliği vardır:

- Kullanıcıların ihtiyaçlarına cevap vermelidir.
- Demokratik olmalıdır. Kullanıcıların haklarına dikkat etmelidir. İnsanlar kendilerini o mekana ait hissetmelidirler.
- Anlamlı olmalıdır. İnsanlar mekanın kendisiyle özel yaşamları arasında kuvvetli bir ilişki kurmalıdırlar.

Büyük ve başarılı bir kamusal alan, onu paylaşılanların yaşamlarına hoşluk, anlam ve eğlence katmalıdır. Ayrıca kamusal yaşamın bir gereği olarak kentsel ortak alanlarda kamusal ve özel yaşam ayrımı dengelenmelidir. Bu dengeyi belirleyen kriterler temelde kültüre dayalı oldukları için toplumdan topluma farklılık göstermektedirler.

2.4.2 Kamusal Mekanların Oluşumunda Etkili Olan Faktörler ve Kamusal Mekanların Tasarımı

Kamusal yaşamın şekillenmesinde ve kamu-özel ayrımının belirlenmesinde etkili olan çeşitli faktörler vardır [47]. Bu faktörler aynı zamanda kamusal mekanın şekillenmesinde de etkili olmaktadır.

- Doğal özellikler (iklim ve topoğrafya)
- Kültürel özellikler (Sosyal özellikler, fonksiyonel form ve sembolik özellikler)
- Teknoloji
- Sosyal, ekonomik ve politik sistem
- İnsanların çevrelerine ve doğal bileşenlere olan ilgi ve duyarlılık düzeyi

Kentsel ortak mekanların (sokaklar, meydanlar, alleler...) görsel, fonksiyonel ve psikolojik olarak en iyi kullanımlarının sağlanması, ancak duyarlı ve yaratıcı bir tasarımla mümkün olmaktadır. Kamusal yaşam açısından başarılı mekanların yaratılabilmesi için mekanın, insanların kamusal yaşama dönük beklentilerine cevap vermesi gerekmektedir. İnsanların kamusal yaşama dönük beklentileri beş başlık altında incelenebilir [47]:

- Konfor en temel gereksinimdir. Hem kamusal alanın kullanımı hem de dinlenme sırasında insanların ihtiyaç duydukları fiziksel konfor sağlanmalıdır.
- İnsanlar yorulduklarında onlara dinlenerek rahatlama imkanı sağlamalıdır.
- Pasif katılıma olanak tanımalıdır. İnsanlar oturdukları yerden kamusal faaliyetleri izleyerek pasif biçimde kamusal yaşama katılabilirler.
- Aktif katılıma olanak tanımalıdır. İnsanlara kamusal yaşama ve mekana katılım isteği uyandırmalıdır.
- Buluşlar içermelidir. Mekanı kullanıcılara cazip kılacak buluşlar, sürprizler, onları mekanı inceleyip araştırmaya yönlendirecek tasarımlar olmalıdır.

Kamusal mekanların tasarımından başarılı sonuçlar elde edebilmek açısından öncelikle belli bir bölgede nasıl bir kamusal alanın uygun olacağı belirlenmeli, binalar, gelişme ve sirkülasyon sistemi üzerinde fikir birliğine varılmalıdır. Mekanlar kullanıcılara çeşitlilik

sunmalıdır; her biri diğlerinden farklı olmalı ve kendine ait özellikleri yansıtmalıdır. Kamusal mekanı çevreleyen yapılar birbiriyle uyum içinde olmalıdır [49]. Aralarda farklı karakteristikte binalar olması çeşitlilik yaratmakla birlikte, her biri birbirinden tamamen farklı binalar karmaşa yaratmaktadır. Pek çok yerleşimin merkezi aslında tek başına mekan olarak değerlendirilebilecek küçüklüktedir. Daha büyük ölçeklerde ise farklı mekanlar birbirinden ayırt edilebilecek şekilde kentin gerçeklerine uygun olarak tasarlanmalı ve geliştirilmelidir. Kasabaların ve şehirlerin organizasyonunda ya da yeniden yapılanmalarında sadece araç kullanımı ya da yayılma değil, tüm insanların ihtiyaç ve beklentileri göz önünde bulundurulmalıdır [48].

Kentsel bir açık mekanda tasarımda birlik ve uyumu sağlamak açısından çok çeşitli kompozisyon prensiplerinden söz etmek mümkündür. Bu tip prensiplerin ortak amaçları aşağıdaki gibi değerlendirilebilir [50]:

- Mekana nasıl kimlik kazandırılacağı,
- Görsel bilginin karmaşa olmadan nasıl düzene sokulacağı,
- Farklı bölümlerin birbirleriyle nasıl ilişkilendirilebileceği ve farklılıkların nasıl görülebilir ve okunabilir hale getirileceği.

Bu tür bir yaklaşımda çoğu zaman kentsel açık mekan bölümler halinde incelenmektedir. Kentsel açık mekanı bölümler halinde inceleyen tasarım ilkelerini üç grupta değerlendirmek mümkündür [50]:

Formel Birlik

- Tamamlayıcılık- (Örneğin tamamlanmamış hissi veren köşelerin tamamlanarak ortak bir mimari formla birbirleriyle ilişkilendirilmesi)
- Bölümlere ayırma- (Karmaşık bir alanın geometrik formlara ayrılarak değerlendirilmesi)
- Farklı parçaların birbirleriyle bağlantısı- (Kentsel açık alandaki boşlukların rastgele doldurulması yerine farklı parçaların birbirleriyle ilişkilendirilmesinin sağlanması)

Birlik ve karmaşa ile karşılaştırmalı dialektik bir yaklaşım

- Egemen Özellik- (Kullanıcının dikkatini çekmek açısından büyüklük, form, fonksiyon, stil ya da malzeme yönünden baskın özellikteki elemanların kullanılması)
- Birliktelik- (Kentsel açık mekanda düzen ve kimlik oluşumunun sağlanması için aynı anda farklı elemanların bir arada kullanılması)
- Doku oluşturulması- (Farklı bölümlerin kimliklerini kaybetmeden birleşmelerinin sağlanması)
- Uzanım- (Farklı bölümlerin merkezi bir nokta çevresinde farklı yönlerde uzanması)

Çoğulcu bir form yaklaşımı

- Dengeli bir kompozisyon- (Özel olarak seçilmiş noktalara, bir ya da daha fazla nesne eklenerek kompozisyonda denge sağlanması)
- Parçalara ayırma- (Açık alanların bir süreklilik dahilinde birbirleriyle bağlantılarının sağlanması)
- Kolaj- (Bölgelere ayırma işleminin bir tasarım aracı olarak kullanılması, çok farklı bölümlerin tıpkı kesip yapıştırır gibi bir araya getirilmesi.)

Farklı tasarım özelliklerinin kullanıcılar üzerindeki etkisi de farklıdır. Yaşayan bir kamusal mekan yalnızca kentsel yaşamı çevrelemez, aynı zamanda onun yaratılmasını da sağlar. Kamusal bir mekan pek çok sayı ve çeşitlilikteki aktiviteyi kullanıcılara bir arada sunmalıdır.

Kentsel bir açık alanın kamusal yaşam açısından başarılı olabilmesi için tasarım çalışmalarının yanı sıra o mekanın “yer” olma özelliğini taşıması gerektiği unutulmamalıdır. Bir mekanın yer olması için kendine özgü bir karakteri olmalıdır. Bir mekanı “yer” yapan özellikler doğal verilerden sosyal ve kültürel verilere kadar, mekanın dokusundan bina cephesine kadar, o mekana kimlik veren özelliklerin tümüdür [42].

Kentsel ortak mekanlarda ayrıca algısal olarak ve estetik açıdan belli bir kalitenin yakalanması gerekmektedir. Kentsel bir mekanın algılanmasında, o mekanın kişide

yarattığı imge önemlidir. Bu imgenin kuvvetli olması, imgeyi oluşturan elemanlar arasındaki ilişkinin kuvvetli olmasına ve çevresel kaliteye bağlıdır [14]. “Estetik” ile anlatılmak istenen ise mekansal çevrenin algılanan kalitesidir. Estetik kalite kamusal çevrenin algılanmasında en temel bileşendir.

Bir kamusal mekanın geliştirilmesi süreci aşağıdaki gibi özetlenebilir:

Kamusal alana dönük saptamalar [48]

- Ne tür bir kamusal alana ihtiyaç olduğu
- Kamusal Mekanın çevresiyle ilişkisi ve aktif kullanımı sağlamak açısından nerede konumlanacağı
- Ne tür donatılar içereceği
- Ticaret fonksiyonu ile ilişkisi

Fiziksel içerik [48]

- Doğal faktörlerin belirlenerek dikkate alınması
- Yükseklik ya da cephe özellikleri gibi binalara ait mimari form üzerinde fikir birliğine varılması.
- Trafik ve yaya akışının analiz edilerek yeniden düzenlenmesi
- Alana özgü tasarım ilke ve kurallarının geliştirilmesi

Uygulamaya dönük bir mekanizmanın geliştirilmesi [51]

- Çeşitli kamusal ve özel kuruluşların birlikte katılabilecekleri anlaşılabilir ve iyi işleyen bir organizasyon kurulmalıdır.
- Tasarımda ve planlarda uygulanabilirliğe engel olacak faktörler ortadan kaldırılmalıdır.
- Kentin ya da kasabanın yöneticilerinin ve önde gelenlerin destekleri sağlanmalıdır.

BÖLÜM 3

KAMU KULLANIMLI ALAN LARDA SOKAKLAR

3.1 TARİHİ GELİŞİM SÜRECİNDE SOKAKLAR

3.1.1 Sokak Kavramı

Sokak (=street) kelimesi köken olarak Latince’de kaldırım anlamına gelen “sternere” kelimesine dayanmaktadır. Latince “str” köküne ait kelimeler, bina ve inşaat ile ilgili kelimelerdir ve bir yüzeyin fiziksel olarak diğerinden ayrılmasını ifade etmektedir. Aynı kelime kökü, pek çok Avrupa dilinde de aynı anlamda kullanılmaktadır. İtalyanca’da “strada”, Almanca’da “strasse”, sokak kelimesine karşılık gelmektedir. Sokak, kent dokusunun bir parçası olarak her iki yanında sıralanmış olan binalarla tanımlanmış olan alanı ifade etmektedir [51]. Türkçe’de ise sokak kelimesi “yerleşim alanlarında iki yanında evler olan, caddeye oranla daha dar ya da daha kısa olan yol”a karşılık gerekmektedir [52].

Sokak kelimesi yol kelimesinden farklı bir anlam taşımaktadır. Yol kelimesi hareket etme belli bir hedefe yönelme veya insanların ve eşyaların bir yerden başka bir yere taşınması anlamına gelmektedir. Sokak kelimesi ise mimari bir kimliğin yanı sıra ekonomik bir fonksiyon ve sosyal içeriği yansıtmaktadır. Kurumsallaşmış insan hareketlerini içeren sokaklar, sosyal bir değişimi ve iletişimi ifade etmektedirler [39].

3.1.2 Sokak Kullanımının Tarihi Gelişim Süreci

Sokakların tarihine bakıldığında öncelikle ilk yerleşmelerin ortaya çıktığı Neolitik devirden [39] söz etmek gerekmektedir. Günümüzde bulgularına ulaşılmış en eski yerleşmelerden birisi olan Çatalhöyük’te (Konya) tüm yaya hareketleri binaların çatılarında, sosyal faaliyetler ise avlularda gerçekleşmiştir. Çatalhöyük’ten sonra gelişmiş olan Hacılar’da konut alanları arasında sokak olarak tanımlanabilecek dar

boşluklar dikkati çekmektedir [39]. Yerleşim alanlarının büyümesiyle birlikte konut alanlarının arasında dolaşım boşluklarının bırakılması kaçınılmaz olmuştur. Beycesultan (MÖ 1900-1750) yerleşmesinde toprak olmayan ve farklı bir döşeme ile tanımlanmış bir sokağın kalıntıları bulunmuştur.

Sokak kavramının gelişmesi ile birlikte sokaklar giderek birbirinden farklı şekillerde tanımlanmaya başlanmıştır. İki yerleşim birimini birbirinden ayıran sokak ana bağlantı görevini görmüş, konut alanları içinde kalan sokaklar sıradanlaştırılmıştır. En eski yerleşmelerden biri olan Mohenjo Daro'da konut alanlarının olduğu yerlerdeki geniş sokaklar grid bir sistem oluşturularak diğer sokaklardan farklılaştırılmışlardır. Kültüpe yerleşmesinde de (MÖ 2000-1900) ticaretin yer aldığı merkezde dik kesişen iki sokağa ait kalıntılar bulunmuştur. Bunlardan kuzey-güney doğrultusunda uzanan daha geniştir ve farklı bir döşemesi ve kaldırımları vardır. Bu örnek sokak tasarımı denemelerinin başlangıcı olarak değerlendirilebilir [51].

Antik dönemde ise Hipodamus'un dama tahtası sistemini etkin bir şekilde kullanmış olması dikkat çekmektedir. Dama tahtası sistemi belirgin büyüklükte ve gözle kavranabilecek şekilde kıydan yamaçlara dayanan bir şekilde uygulanmıştır [29]. Ancak Eski Yunan'da kamusal yaşam yönünden asıl ilgi alanı sokaklar yerine ticaret ve toplanma alanı olan Agora olmuştur.

Roma döneminde ise sokaklara büyük önem verilmiştir. Sokaklar orduların ve savaş arabalarının geçebilecekleri büyüklükte tasarlanmıştır. Mühendislik ve inşaat teknolojisindeki gelişmelerle birlikte binalar yükselmiştir. Bununla birlikte sokak genişlikleriyle bağlantılı olarak yapılarda yükseklik sınırlaması (=gabari tahdidi) uygulamaları gerçekleştirilmiştir [53]. Roma'da ayrıca sokaklarla birlikte su ve kanalizasyon sistemleri geliştirilmiştir.

Ortaçağ'da ise doku olarak organik yerleşmeler hakimdir. Surlarla sınırlanan yerleşmeler kompakt ve topoğrafyaya uyumludur. Sokak dokusu organik olduğu için belli kalıplardan söz etmek mümkün değildir. Aynı dönemde organik dokunun egemen olduğu İslam yerleşmelerinde sokak dokusunda mahremiyetin etkisiyle çıkmaz

sokaklar hakimdir. Sokak tasarımıyla yüklü bir devenin geçebileceği büyüklük esas alınmıştır. Rönesans kentlerinde ise sokak dokusunda çokgenler dikkati çekmektedir. Hendekler, surlar ve kayaların sonrasında dik kesişen bir sistem vardır. Mekansal kurguda görsel etkiler ön plana çıkmıştır. Barok tipi kentsel tasarım ise sokak güzelliğinin en iyi vurgulandığı örnekleri içermektedir [39].

3.1.3 Tarihi Gelişim Sürecinde Sokakların Kullanımı ve Tasarımında Etkili Olan Faktörler

Sokakların asıl kullanım şekli kamusaldır. Ulaşım, transit trafiğin sağlanması, törenler ve toplantılar sokakların kullanımına dair ilk akla gelen örneklerdir [39]. Sokaklar aynı zamanda toplumsal ve politik olayların yaşandığı alanlar olarak toplulukların güç gösterisinde bulundukları ve kendilerini ifade ettikleri yerlerdir. Sokaklardaki yaşam şekli toplumun ihtiyaç ve davranışlarına bağlı olarak zamanla değişebilen, toplumun kültürüne bağlı bir olgudur. “Özel sokak” kavramı ise özel ve kamu çıkarının geliştiği bir durumdur. Sokaklar toplumsal yönden açık ve herkesin ulaşabileceği alanlar olmakla birlikte yer yer özel amaçlı kullanım örnekleri de görülmektedir. Özel sokaklar kamuya kapalı ve hukuksal bir olgudur. Bu sokaklar mal sahiplerinin istekleri doğrultusunda depolama, otopark ya da başka amaçlarla kullanılmıştır. Özel sokakların en yaygın örnekleri İngiltere’de görülmüştür [39]. Özel kullanım, sokağın iki ucuna kapılar yapılarak sağlanmıştır. Ancak kent ölçeğindeki projelerin uygulanmaları sırasında çıkan problemlerden dolayı bu tip uygulamalardan vazgeçilmiştir.

Sokaklarda kamusal kontrolün sağlanmasındaki amaç, bir yandan kamusal güvenliği sağlarken, bir yandan da mekansal standartlar açısından estetik ayrımı ve görsel bütünlüğü sağlamak olmuştur. Bunun için çeşitli dönemlerde bina yüksekliği, cephe özellikleri ve bina yapım şekilleri ile ilgili kurallar geliştirilmiştir. Bu tip kuralların geliştirilmesindeki temel hareket noktası kamusal güvenliğin, kamusal sağlığın ve trafik akışının sağlanması olmuştur [39].

Tarih boyunca kamu güvenliğini en çok tehdit eden faktörlerden birisi yangınlar olmuştur. Bu durum ahşap yapıların zaman içerisinde giderek azalmasını ve yangına karşı tedbirler alınmasını beraberinde getirmiştir. Romalılar'ın ahşap balkonları yasaklamaları, yangınlara karşı alınan tedbirlerin ilk örneklerindendir. 1666 Büyük Londra kanunundan sonra çıkan yangın kanunu ise en detaylı ve en bilinen örnektir. Yangın sonrasında yeniden yapım ve onarım kuralları oluşturularak, sokak genişliğine bağlı olarak yapılaşma kuralları geliştirilmiştir. Aydınlatma ise sokaklarda kamusal güvenliğin sağlanması açısından önemli olan diğer bir faktördür. Aydınlatma faktörü ile birlikte sokak mobilyaları da ele alınarak bu konuda da uygulamaya dönük olarak çeşitli kurallar geliştirilmiştir.

Halk sağlığı da sokakların biçimlenmesinde etkili olan diğer bir önemli faktördür. Kamusal sağlık problemleri, salgın hastalıklarla ortaya çıkmıştır. Bu durum kamusal sağlığın korunmasına yönelik tedbirler alınması zorunluluğunu beraberinde getirmiştir. Salgın hastalıkları önleyebilmek için atık su ve kanalizasyon sistemleri geliştirilmiştir. Güneş ışığının zemine ulaşması için de yapılaşmaya yükseklik sınırlaması getirilmiş ve hava sirkülasyonunun sağlanması açısından sokak genişliklerine dikkat edilmiştir. Ayrıca halk sağlığını korumaya yönelik kanunlar çıkartılmıştır.

Ulaşım biçimi ise sokak genişliğini belirleyen en temel özelliklerden birisi olmuştur. Roma döneminde orduların ve savaş arabalarının rahatlıkla geçebileceği sokaklar tasarlanırken, kompakt ve organik yerleşmelerin hakim olduğu ortaçağda yaya dolaşımı esastır ve sokaklar buna izin verecek genişliktedir. İslam kentlerinde ise ulaşımında develer kullanıldığı için sokak genişlikleri yüklü bir devenin geçebileceği genişlikte düşünülmüştür. Otomobilin ulaşımında esas araç olmasından sonra ise sokak genişliğindeki asıl belirleyici, otomobil ulaşımına ait ölçüler olmuştur. Farklı yolların taşıtlar tarafından farklı yoğunluklarda kullanılması ise, yol ağında bir kademelenmenin ortaya çıkmasına neden olmuştur.

Sokakların biçimlenmesinde idealist kentsel tasarım ve planlama yaklaşımları tek başlarına etkili olmamıştır; çoğu zaman yönetsel otorite ve kentsel süreç içerisinde rol alan aktörler, iş sahipleri ve kentin ileri gelenleri uzlaşmayı gerekli kılmışlar, bu da

zaman zaman tasarımdaki idealizmin ihmal edilmesine neden olmuştur [54]. 3. Napoloyon'un Hausmann' a yaptırdığı uygulamalar, yönetsel idarenin kentin ve yolların şekillenmesini ne derece etkileyebileceğinin örneğidir. Yollar büyük yıkımlarla genişletilmiş, etraflarında anıtsal yapılar oluşturulmuştur [39].

Tarihsel süreç içerisinde sokakların tasarımında en çok dikkat edilen özellikler olarak kaldırım ve kaplamalar karşımıza çıkmaktadır [39]. Bu iki özellik sokak yüzeyinin kalitesi ve yaya-taşıt ayrımı açısından önemlidir. Yaya taşıt ayrımının ilk örneği Roma'da görülmüştür. Sokaklarda yayaların yürüyeceği kısımlar yükseltilerek yollardan ayrılmışlardır. Modern kaldırımların ilk örneği ise Büyük Londra yangınından sonra Londra'da gerçekleştirilmiştir. Sokak kaplamalarının başlangıcı da çok eskilere dayanmaktadır. İlk yol kaplamaları da ilk kentsel yerleşmelerle birlikte ortaya çıkmıştır. Yol kaplamalarının bir tasarım ögesi olarak ele alındığı ilk örnek ise 1184'te Paris'te gerçekleştirilmiştir. Farklı kentlerdeki sokaklar, doğal özellikler ve sokak kullanımındaki farklılıklara bağlı olarak farklı döşemelerle kaplanarak tanımlanmıştır.

Sokak mekanın organizasyonu açısından yol kenarı duvarları ve bina hizaları çok önemlidir. Yol çizgileri ile bina çizgilerinin aynı olmaları durumunda kamu alanları daha belirgin olarak ortaya çıkmaktadır. Bu durum toplumlara ve kültürlerle bağlı olarak farklılık göstermektedir. Yol duvarları da sokakların tasarımı açısından önemli bir eleman olmuştur. Özellikle rönesans uygulamalarında uzun yol duvarları dikkat çekmektedir. Sokakların uzun gölgeli duvarlardan kurtarılması için çeşitli denemeler yapılmıştır. Modernist çalışmalarda ise yol duvarlarından tamamen vazgeçildiği dikkati çekmektedir.

Özellikle ticari alanlarda binaların ve kamu alanlarının yollardaki hizası, kamu-özel ayrımının yapılması açısından yeteli olmamıştır. Çoğu zaman kafe ve lokantaların masa ve sandalyeleri yola taşarak özel alanların kamusal alanları işgal etmesine neden olmuşlardır. Bu tip sorunları çözümleyen bir tasarım, zemin kat dükkanların önünü arkad yapmaktır. Bu çözüm şeklinin ortaya çıkışı Roma'ya kadar dayanmaktadır. Ancak Roma'da görülen portikler, fonksiyonel değil görsel kaygıyla üretilmiştir.

İklimsel gereksinimler de arkadlı yolların yapılmasını zaman zaman gerekli kılmıştır. Verandalar ise konutlarda görülen uygulamalardır. Verandada oturmak, kişinin komşularıyla ilişki kurma isteğini ifade etmektedir.

20. yüzyıla gelindiğinde sanayi devriminin yarattığı etkilerin yanı sıra buna karşı tepkiler de görülmektedir; ekonominin gücü sergilenirken bir yandan da reaksiyonlar sergilenmektedir [55]. Örneğin sanayileşmenin kentlerde yarattığı olumsuz etkiyi gidermek amacıyla kenti güzelleştirmeyi amaçlayan bir yaklaşım (=city beautiful) ortaya çıkmış, daha sonra da buna tepki olarak kenti pratik hale getirmeyi amaçlayan bir başka yaklaşım (=city efficient) gelişmiştir [29]. Kenti güzelleştirme çalışmalarında Fransız Rönesans planlama prensiplerinden hareketle geniş ana dolaşım arterleri dikkat çekmektedir. Klasik yeniden canlandıracak yaklaşımlar söz konusudur. Kenti pratik hale getirmeye çalışan yaklaşımda ise işlevsel ve ekonomik yönden etkinlik ön plandadır. Otomobil kentsel tasarımda belirleyici olmuştur. Otomobilin tasarıma girmesiyle birlikte yollarla yapılar arasında insan ölçeğindeki ilişki kaybolmuştur [55].

Modernist dönemlerde Unwin ve Le Corbusier'in birbirinin tam zıttı olan görüşleri dikkat çekmektedir. Unwin sokak tasarımını bir sanat olarak görüp bu konuya özel bir ilgi göstermiştir. Corbusier'in "Üç Milyonluk Modern Bir Yerleşim" çalışmasında yollar geniş açık alanlara dönüşmüştür. Taşıt yolları ile yaya yollarının ayrılmasını, zemin alanlarının yayalara terk edilmesini ve yolların birbirinden tamamen bağımsız olmasını öneren Corbusier'nin bu çalışması "yolsuz bir yerleşme" olarak değerlendirilebilir [39].

Zaman içerisinde yaşanan değişimlerle birlikte sokaklar eski önem ve işlevlerini kaybetmiş, bunu yoğun araç sirkülasyonlarının olduğu oto yollar, büyük bloklar, komşuluk birimlerinin yok olması ve kopuk ilişkiler takip etmiştir. Mekanlar insan ölçeğinin dışına taşmış, sosyal kriterler tasarım sürecine katılmamış, bunun sonucu olarak da mekanlar olumsuz yönde kimlik değiştirirken, insanlarda yaşadıkları yerlere yabancılaşmışlardır.

1960-70'lerden itibaren modern mekanların ve bu mekanların olumsuz etkilerinin tartışılmaya başlanmasıyla birlikte kamusal alan ve Kamusal yaşam anlayışı yeniden önem kazanmıştır. İnsanların yaşadıkları yerlerden hoşnut olma ihtiyaçları ve sosyal gereksinimleri geleneksel anlamdaki sokak kavramını yeniden önem kazanmasına neden olmuştur.

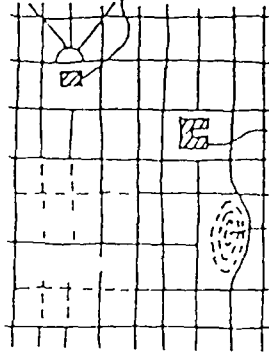
3.2 SOKAK DOKUSU

Kentsel formun oluşumunda etkili olan sokak dokuları çoğunlukla ait oldukları dönemin özelliklerini yansıtır. Sokak dokularını incelerken dikkat edilmesi gereken en önemli ayırıcılar düzenlilik, blokların ölçek ve büyüklüğü, kınımlar, birleşme hatları ya da dokulardaki kesilmelerdir (56).

3.2.1 Düzenli ve Düzensiz Dokular

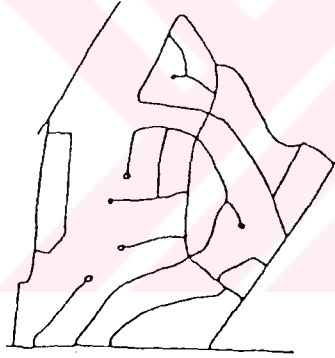
Sokakların düzeni her dönemde ve çağda, zamana ve yere göre farklılık göstermektedir. Genel olarak kent dokusu incelendiğinde eski yerleşmenin olduğu merkez, gelişme alanlarından organik sokak dokusu ile belirgin bir şekilde ayrılmaktadır. Bir kentin bütününde her zaman için tek tip bir sokak dokusundan söz etmek mümkün değildir. Farklı dokular bir arada gözlemlenebildiği gibi aynı doku üzerinde zaman içinde yaşanan değişimlerin de farklı sonuçları olmaktadır.

Farklı dokuların üzerinden giden ya da onları kesen düzenli bir sokak sistemi çoğunlukla ulaşımı kolaylaştırmak amacıyla geliştirilmiş, az düzenli bir dokuyu daha düzenli bir hale getirmeyi amaçlayan büyük kamusal projelere ait sonuçlardır. 1800'lere ait Paris Bulvarı, bunun en iyi bilinen örneklerindendir. Düzenli bir dokuda görülen diğer sapmalar ise bir caddenin güzergahının değiştirilmesine neden olabilecek kadar önemli bir kuruluş veya binanın varlığını, önemli bir topoğrafik değişiklik ya da çeşitli sokakların kapatılmasına ve yenilerinin açılmasına neden olabilecek bir gelişmeyi akla getirmektedir (Şekil 3.1).



Şekil 3.1 Düzenli Bir Kent Dokusunda
Görülen Sapmalar [56]

Buna alternatif olarak düzensiz yol kalıplarının yer aldığı alanlarının daha eski yerleşmelere ait oldukları düşünülebilir. Bir zamanlar bağımsız olan bir yerleşim birimi zamanla büyüyen bir yerleşimin parçası haline gelebilir. Kıvrılan doğrusal sokaklar ise ilk olarak 1800'lerde kullanılmış olup daha çok uydu kent gelişmelere aittir. Yine de dokunun hangi döneme ait olduğuna kesin karar vermeden önce diğer ipuçları da dikkate alınmalıdır. Örnek olarak düzensiz ve kıvrımlı bir yol dokusunun tamamen topoğrafyanın bir ürünün olabileceği de gözden kaçırılmamalıdır (Şekil 3.2).

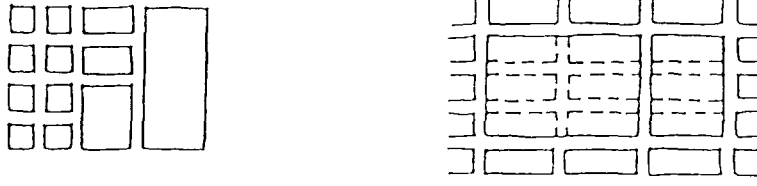


Şekil 3.2 Düzensiz Bir Kent Dokusu [56]

3.2.2 Yapı Adalarının Ölçek ve Büyüklüğü

Küçük yapı adalarının yer aldığı alanlar, büyük endüstriyel alanlar ya da özel amaçla kullanılan geniş araziler üzerindeki yapılar hariç, genelde büyük yapı adalarının bulundukları alanlara oranla daha eski dokulardır. Büyük yapı adalarının yaygın olarak uygulanmalarının nedeni arazinin daha etkin kullanımını sağladıklarının düşünülmektedir. Bu tip yapı adalarının kullanılması, ölçek olarak tasarımda otomobilin esas alındığı bir yaklaşımı yansıtmaktadır; daha az kesişim daha fazla hıza olanak yaratırken, az sayıda sokak ve büyük yapı adası tipi yapılarda inşaat ve bakım maliyetlerini düşürmektedir. Büyük yapı adalarını çevreleyen küçük yapı adalarının

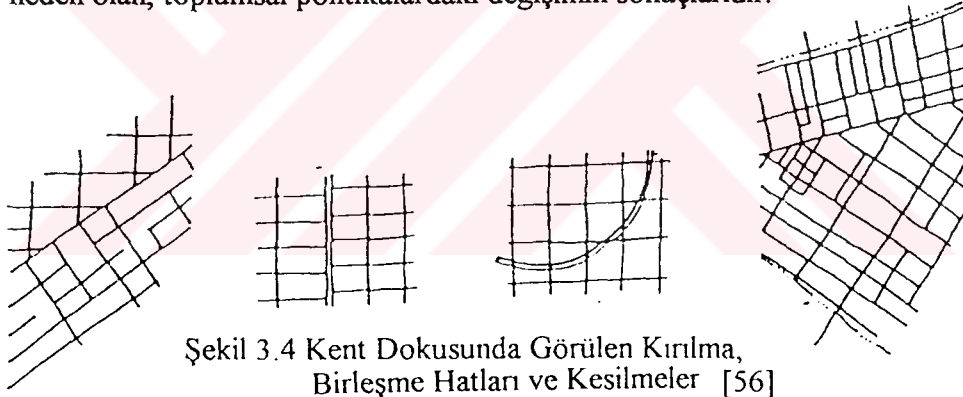
olduğu bir model, çoğunlukla eski bir doku içinde gelişen daha yeni alanların ifadesidir (Şekil 3.3).



Şekil 3.3 Kent Dokusunda Farklı Büyüklükte Yapı Adaları

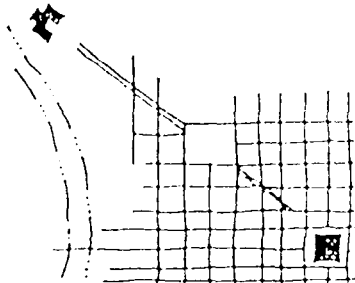
3.2.3 Kırılmalar, Birleşme Hatları ve Kesilmeler

Çok az kentte sokak dokusu açısından tek bir kalıp görmek mümkündür. Dolayısıyla iki farklı dokunun bir araya geldiği yerlerdeki kırılma ve kaynaşmalar, fiziki oryantasyonda değişime (örneğin bir nehirden diğerine kadar), tasarımdaki değişime (dikdörtgenel ya da kıvrımlı), ya da standartlardaki değişime (küçük ya da büyük bloklar) neden olan, toplumsal politikalarındaki değişimin sonuçlarıdır.



Şekil 3.4 Kent Dokusunda Görülen Kırılma, Birleşme Hatları ve Kesilmeler [56]

İki ya da daha fazla dokunun bir araya geldiği alanlar, aktivite merkezleri, değişim alanları ya da odak noktalarıdır. Tasarımda bu alanlara ilgiyi çeken vurgular, dokunun ifadesini kuvvetlendirmektedir. Örneğin bir dokuyu yol boyunca kesen biri bulvarın amacı, bulvarın üzerindeki ya da uçlarındaki gelişmeye odaklanmayı sağlamak olabilir.



Şekil 3.5 Kent Dokusunda Belli Bir Noktaya Odaklanmayı Sağlayan Kesilme [56]

Farklı faaliyetleri birbirinden ayıran kırılmalar, insana ait olmayan hissi veren geçiş ya da bölünme alanlarıdır. Çoğunlukla kent merkezleri ile gelişme alanları arasında belli geçiş bölgeleri vardır. Bir çevre yolu ya da başka önemli bir ulaşım hattı, geçtikleri güzergahın doğasını değiştirirler. Söz konusu ala değişime uğramadan önce insana ait olamayan hissi verse de değişimin ardından durum tam tersine dönmektedir.

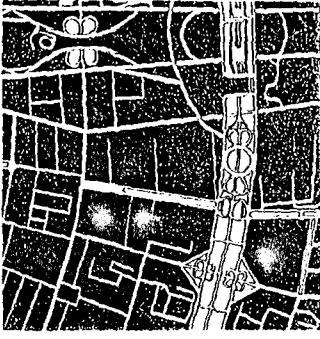
3.2.4 Farklı Sokak Dokularının Karşılaştırılması

Her kentin dokusu kendine özgüdür. Kentsel doku bir kentten diğerine büyük farklılıklar içermektedir. Örneğin Venedik'te 2,5 km²'lik alan içerisinde bütün yolları ve kanalları gezmeye kalkıldığında, bu durum 1500'den fazla kesişim noktasından ve 900'den fazla yapı adasının içerisinde geçmek anlamına gelmektedir. Bunun tam tersine Brezilya'da ise 2,5 km²'lik bir alanda 100 kesişim noktası ya da 50 yapı adasıyla karşılaşmak mümkündür. Her kesişim noktası o noktadan itibaren nereye gidileceğine dair farklı bir seçenek sunmaktadır. Dolayısıyla Venedik'te 2,5 km²'de 1500 seçenek varken Brezilya'da 100 seçenek vardır [57].

Kent dokusu ve yapı adaları, kentlerde ölçek, karmaşıklık ve mekanların doğasına dayalı farklılıkları yansıtmaktadır. Kentin ne zaman inşa edildiği, coğrafyası, farklı kültürle, fonksiyonlar ya da tasarıma dair ya da politik felsefe ve teknolojiye ait özellikleri yansıtmaktadır.

Bir kentin dokusunu incelerken onu başka kentlerle karşılaştırmak gerekmektedir. Kentin herhangi bir bölümünün yapısı ya da çeşitli kentler arasındaki farkı kavrayabilmek ve anlamak için aynı büyüklük ve ölçekteki alanların karşılaştırılması gerekmektedir (Şekil 3.6) [57]. Bu tarz bir analiz farklı alanların büyüklük ve dokusunu göreceli olarak anlamamızı kolaylaştırmaktadır.

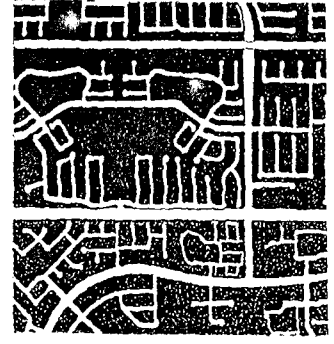
Gerek tasarım aracılığıyla, gerekse evrim geçirecek kent dokusu, sokak ve yapı adaları kente bölgeye ya da komşuluk birimine bir düzen ya da kalıp oluşturmaktadırlar. Düzenleme ve kentsel formun oluşturulması aslında düzenli dokular, farklı bölümlerin metodolojik organizasyonu ve kontrastla ilgilidir. İki boyutlu çok küçük



Brezilya (Şehir Merkezi)



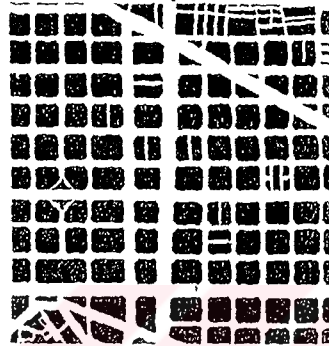
Bari



Irwine (Konut Alanı)



Amsterdam



Barselona (Paseo de Garcia)



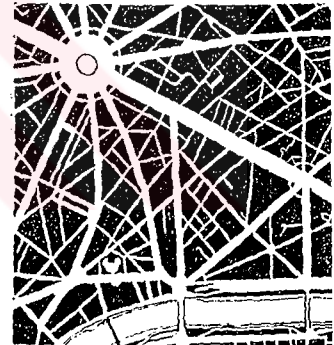
Yeni Delhi



Barselona (Ramblas)



Berlin (Tarihi Merkez)



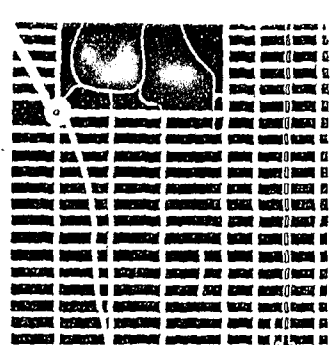
Paris (Etoile-Rond Point)



Irwine (ABD İş Merkezi)



Savanah (ABD)



New York

ölçeklerde bile fark edilir büyüklükteki pek çok sokağın çevrelerine belli bir düzen getirdikleri ve çevrelerine odaklanmayı sağladıkları kolayca hissedilmektedir. Diğerlerinden daha uzun, daha ve geniş ve daha düzenli sokaklar çevrelerini daha iyi temsil etmektedirler.

Farklı şehirlere ait sokak örneklerini incelerken, göreceli bir değerlendirme yapılabilmesi için aynı kriterlerin kullanılması gerekmektedir. Karşılaştırma yapmayı sağlamak açısından dikkat edilmesi gereken kriterler aşağıdaki gibidir [57]:

- Ölçek duygusu (İnsan ölçeğinin korunması önemlidir)
- Yaya yolları ile taşıt yollarının ilişkisi
- Sokak etrafındaki kullanımlar (Ticaret, ofis, konut...)
- Temel fiziksel elemanlar
- Oranlar
- Yol genişlikleri ve kat adetleri
- Sokak mobilyaları
- Bina girişleri ile olan ilişkiler
- Binaların yönlenmesi ve zemin kat yükseklikleri
- Zemin kat kullanımları
- Zemin katta şeffaflık hissinin olup olmadığı
- Bodrum-yol ilişkisi
- Bina cephe genişlikleri

3.3 SOKAKLARIN TASARIMINDA ETKİLİ OLAN FAKTÖRLER VE DÜZENLEME İLKELERİ

3.3.1 Sokaklarda Kullanıcı Gereksinimleri ve Fiziksel Özellikler

Bazı sokakların ya da caddelerin kentsel yaşam içerisinde diğerlerinden daha öne çıkmasını sağlayan çeşitli özellikler vardır. Bunu sağlayan özelliklerin başında o sokağın insanları bir araya getirerek tek başlarına yapamayacakları aktiviteleri gerçekleştirmelerini sağlamaları gelmektedir. Buna bağlı olarak toplumun tamamı için kabul edilebilir olan sokaklar, hem ulaşmak hem de faydalanmak açısından daha fazla

Göz ve Algı Açısından Kalite :Gözler hareketlidir. Görecek bir şey olmasa bile göze engel olmak ya da sabit tutmak mümkün değildir. Sokaklar gözün ihtiyacı olan hareketliliği sağlayacak karakteristikte olmalıdır. Bunu, üzerinde ışık olabilecek farklı özellikteki yüzeylerle, farklı binalar, farklı pencere, kapı ve cephe özellikleri ile sağlamak mümkündür. Görsel hareket açısından ağaçlar da güneş ışığına sağladıkları hareketlilik, dal ve yaprakların rüzgarla hareketi dolayısıyla önemli öğelerdir. İnsanlar ve taşıtlar da hareket ederek gözü kendilerine bağlayan öğelerdir. Binalar ise hareketli olmayan elemanlardır. Ancak bina cepheleri üzerindeki ışık hareketlidir; Aydınlık,karanlık, gölge durumu ve dolayısıyla renk zaman zaman değişiklik göstermektedir.

Şeffaflık:Şeffaflık, insanların duvarlar arkasında neler olduğunu anlamalarını sağlar. Bu da o mekanı insanlar için cazip kılar. Şeffaflık çoğunlukla kapı ve pencere yüzeylerinde yaratılır. Ticari fonksiyonun olduğu sokaklarda şeffaflık insanlara içeriği göstererek onları davet eder. Şeffaflığı sağlamak için kapı ve pencerelerde cam uygulanması tek çözüm değildir. Hiç penceresi olmadan boşluklu duvarlar ya da pasajlar da şeffaflığı sağlamaya yardımcı olmaktadır.

Tanımlayıcılık:En iyi tanımlanan sokaklarda binalar çoğunlukla tamamen aynı olmamakla birlikte, görünüm ya da yükseklik olarak birbirlerini andıran tiptedirler. Sokakları tekil mimari yapılarla ifade etmeye çalışmak yeterli değildir. Tasarımın kalitesi ve bütünlük açısından binalar birbiriyle uyumlu olmalıdır.

Bakım:Yayalara bir sokağın özelliklerinin neler olduğu sorulduğunda kullandıkları ifadeler çoğunlukla “temizlik”, “düz satıh”, “su birikintili çukurların olmaması” şeklindedir. Sokakların bakımında en çok etkili olanlar işyeri sahipleridir. Sokaklar açısından fiziksel bakım da en az diğer özellikler kadar gereklidir. Kullanılan malzemelerin bakımı ve onarımı kolay olmalı, çevreleri ve birbirleriyle uyumlu olmalıdırlar.

Yapı ve Tasarım Kalitesi: Yapılarda ve tasarımdaki kalite büyük ölçüde parasal kaynaklara bağlıdır. Kullanılan malzeme ve işçilik, hem kaliteyi hem de maliyeti artıran faktörlerdir. Yapılardaki ve tasarımın içeriğindeki kalite, büyük sokakları kullanıcılar için hem görsel olarak hem de kullanım açısından cazip hale getirmektedir.

3.3.2 Sokaklarda Tasarımın Kuvvetlenmesine Katkıda Bulunan Öğeler

Sokaklar günlük yaşantıdaki aktiviteler açısından önemli bir yer tutmaktadırlar. Dolayısıyla sokakların tasarımı ya da geliştirilmesi ile ilgili projeler, diğer kentsel projelere oranla halkın daha çok ilgi ve desteğini çekmektedir. Bu noktada tasarımcının kamusal karar verme sürecindeki bileşenleri saptamadaki yeteneği, hem fonksiyonel hem de estetik gereksinimleri dikkate alması ve uygulamayı sağlayacak stratejileri dikkate alan pratik bir planlama yaklaşımın benimsemesi önemlidir. Ayrıca uygulama açısından kamusal destek sağlanması önemlidir. Tasarım sürecinde ise tüm sosyal, ekonomik ve yönetsel özellikler göz önünde bulundurulmalıdır. Tasarım çalışmalarına başlamadan önce kurumsal bir iskelet geliştirilerek alternatifler üretilmelidir. Yapılan tasarımlar, teknik çalışmalarla desteklenmeli ve tasarımda kurumsal içeriğin vurgulanmasına dikkat edilmelidir. Kamusal yaşama bir katkı olarak eğlence faktörünün de tasarıma katılması yararlıdır [58].

Sokakların düzenlenmesinde yardımcı olan çeşitli öğelerden söz etmek mümkündür. Bunlar aşağıda sıralanmıştır [57]:

Ağaçlar: Oksijen sağlanması, ışığın kontrolü, gölge ve fiziksel konfor sağlanması, yeşilin psikolojik olarak rahatlatıcı bir etkisinin olması, form olarak ya da plantasyon tarzıyla tasarımı vurgulayıcı elemanlar olmaları dolayısıyla ağaçlar sokak tasarımı açısından önemli elemanlardır.

Başlangıç ve Bitiş: Sokakların fark edilir başlangıç ve bitişleri olmalıdır. Başlangıç ve bitişler sokakların tanımlanması için çok önemli olduklarından dolayı çok iyi tasarlanmalıdırlar. Bu noktalar önemli referans noktalarıdır.

Daha Çok Bina ve Farklılık: Bir sokak üzerindeki çok sayıdaki bina, az sayıdaki binaya göre çok daha anlamlıdır. İki binanın birleştiği yerde düşey bir çizgi vardır. Daha çok bina daha çok çizgi, bu da daha çok çeşitlilik anlamına gelmektedir. Çeşitlilik hem fiziksel hem de sosyal yönden olabilir. Daha çok bina fiziksel olarak daha çok çeşitlilik anlamına geldiği gibi bina sahipleri açısından da daha çok sosyo-ekonomik çeşitliliği ifade etmektedir.

Özel Tasarım Denemeleri ve Detaylar: Sokakların tasarımında kullanıcının dikkatini çekmek açısından kapılar, çeşmeler, kiosklar, kaldırımlar, sokak lambaları, banklar, işaretler gibi detaylar büyük önem taşımaktadır.

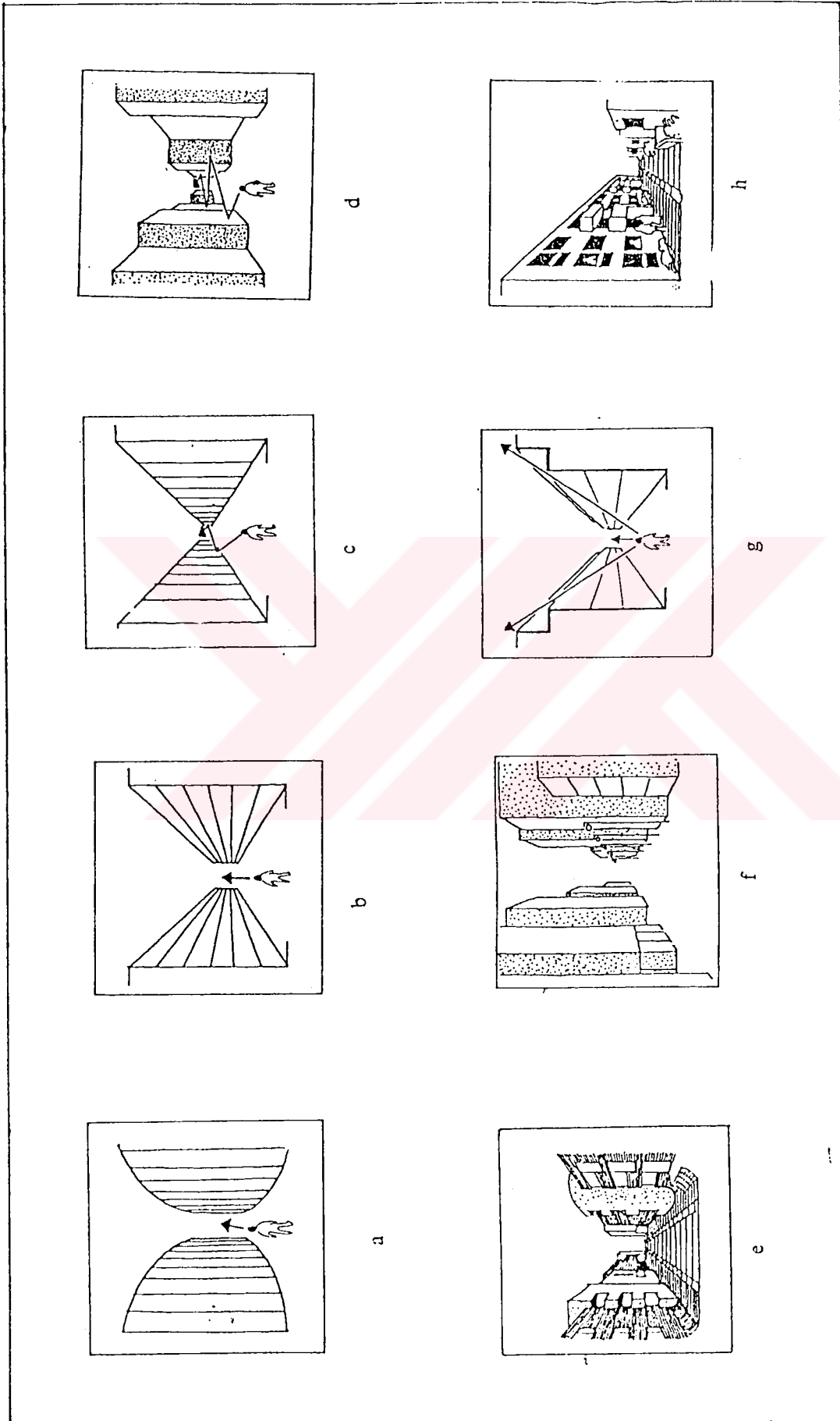
Daralma ve Genişlemelerle Oluşan Mekanlar: Özellikle uzun sokaklarda her hangi bir yerde kırıma olması kaçınılmazdır. Bu alanlar sadece kesişim alanları değildir; küçük meydanlar, parklar, genişlemeler ya da açık alanlar olabilir. Bunlar özellikle kıvrımlı dar sokaklarda dinlenme ve referans açısından önemlidir.

Kabul Edilebilirlik: Kentsel yaşam açısından ön planda olan sokakların kolay ulaşılabilir ve üzerindeki sirkülasyonun kolay olması gerekmektedir. İnsanlar üzerinde rahatlıkla dolaşabilmelidirler. Dolaşımı engelleyici faktörler olmamalıdır.

Yoğunluk: Konut alanlarının ve aktivitelerin yoğunluğu da sokakların tanımlanması açısından önemlidir. Tasarıma doğrudan yansımaya bile yoğunluk ve arazi kullanım faktörleri sokaklar açısından önemlidir. Yoğunluğu yüksek alanlardaki sokakların kullanımı da yoğundur.

Uzunluk: Bir sokağın uzunluğu onu tanımlayan en belirgin özelliklerden birisidir. Örneğin Barselona’ da Paseo de Garcia 1 mil, Grand Canal 2 mil uzunluktadır.

Eğim: Sokaklarda yer yer kademe farkının olması hem tasarım açısından hem de kullanıcılar açısından mekanı cazip hale getirmektedir. Topoğrafyadaki hareketlilik ve eğim manzaranın artmasını sağlamaktadır.



Şekil 3.7 Sokak Mekanını Sınırlayıcıların Algısal Etkisi (59)

düzlemlerindeki ileri geri hareketler ve düşey düzlemler (Şekil 3.7d), mekanda derinliğin azalmasında ve durağanlık etkisinin artmasında rol oynamaktadır. Yapı düzlemlerinde yatayda ve düşeydeki değişik hareketler farklı malzeme ve renk kullanımı (Şekil 3.7e), mekanın zenginleşmesinde, çekicilik ve ilginçlik kazanmasında rol oynamaktadır. Sokak mekanı boyunca yüksek yapı biçimleri (Şekil 3.7f) mekanda yükseklik etkisinin ortaya çıkmasına neden olmaktadır. Bu durumda sokak mekanının sınırlayıcıları ile birlikte algılanması güçleşmektedir. Sokağı sınırlayan yapı düzlemlerinde üst katlardaki geri çekilmeler (Şekil 3.7g) hem yol mekanındaki yükseklik etkisinin azalmasına, hem de mekanın daha geniş algılanmasına katkıda bulunmaktadır. Yapı düzlemlerinde pencere ve kapıların artması (Şekil 3.7h), iç ve dış mekan arasında bir bütünleşme olmasını sağlamaktadır [59].

Sokak uzunluğu ve sokak genişliği ile sokak mekanını sınırlayan binalar arasındaki oran da sokak mekanının algılanmasında etkili olmaktadır. Kesintisiz uzunluğu 1500 metreyi geçen sokaklarda insan ölçeği kaybolmakta, bu da sokak mekanının bütün olarak algılanmasına engel olmaktadır. Çok geniş bir sokak mekanında yeteri kadar yüksek olmayan sınırlayıcılar, mekanda kapalılık hissinin yok olmasına neden olurken, sokak genişliğine oranla çok yüksek olan yapıların kullanıcılar üzerindeki etkisi ise bunalıcıdır. Yayalar açısından en rahat sokaklarda sokak mekanını sınırlayan yapılarla sokak genişliği arasında çok fazla fark yoktur [60].

Bir sokak mekanının tasarımında işlevsel özelliklerin yanı sıra kullanıcı açısından yukarıda bahsedilen özelliklerin de dikkate alınması gerekmektedir. Mekanın kullanıcı üzerindeki etkisi, mekanın kullanım yoğunluğunu doğrudan doğruya etkileyen bir faktördür.

3.4 SOKAK TIPLERİ VE KULLANIM BİÇİMLERİ

3.4.1 Fiziksel Özelliklerine Göre Sokaklar

Tarihsel süreç içerisinde ortaya çıkan ve gelişen sokaklar fiziksel özelliklerine göre beş başlık altında incelenebilirler.

Su Yolları: Su yolları kanal ve nehirlerin yol olarak kullanılması anlamına gelmektedir. Su yollarının en çarpıcı örnekleri Venedik ve Hollada'nın bazı şehirlerinde yer almaktadır. Su yollarının belirlenmesinde etkili olan tasarım kriterleri aşağıdaki gibidir [39]:

- Suyun kendisi
- Su kenarındaki yürüyüş yolları
- Yol kenarındaki binaların su genişliğiyle ilgili özellikleri
- Geçitleri sağlayan köprüler.

Köprü Sokaklar: 1400 yıllardan itibaren köprülerin üzerine ev ve işyerlerinin inşa edilmesiyle birlikte ortaya çıkmıştır. Bunun ilk örneği Floransa'da 1340'da inşa edilen 9,8 genişliğinde, 101,5 m uzunluğunda olan ve üzerinde 48 dükkan bulunan Porto Vecchio'dur [39].

Merdivenli Sokaklar: Tamamen yaya kullanımına ait sokaklardır. Topoğrafyanın hareketli olduğu yerlerde, özellikle eğimin çok fazla olduğu alanlarda uygulanan bir çözümdür. Merdivenli sokaklar eğimin fazla olduğu alanlarda iki Farklı kodu birleştiren pratik bir çözüm olmakla birlikte zaman içinde tasarım açısından mekanı farklı kılan bir öge olarak da kullanılmaya başlanılmıştır.

Bulvarlar: Nüfus artışına bağlı olarak çok izli yollar şeklinde ortaya çıkmıştır. İlk olarak İngiltere'de görülmüştür. Paris'teki Champs-Elysee ve Wagram bulvarı en çarpıcı örnekleridir [39].

Üzeri Kapalı Sokaklar: 19.yy'da genel görünüş olarak üzeri cam kemerlerle kaplı, iki taraftan simetrik olan sokaklardır. İslam şehirlerinde bulunan kapalı pazar yerleri en çarpıcı örneklerdir; örneğin Beyazıt'taki "Kapalı Çarşı". Genel olarak bu tip sokaklar üzerinde konut yoktur. Gece tamamen boş olurlar. Kemer ve tonozla kaplı olup kesişim noktaları biraz daha yükseltilerek ışığın girmesi sağlanmıştır [39].

3.4.2 Konut Alanlarındaki Sokaklar ve Komşuluklar

Sokaklar sadece fiziksel özelliklerine göre değil kullanımlarına göre de sınıflandırılabilirler. Caliendo, Amerikan kentlerindeki sokakların formuna yönelik bir analiz geliştirdiği çalışmasında sokakları ve bu sokakları meydana getiren binaları kullanımlarına göre üç ana başlıkta değerlendirmiştir [61]:

- Konut alanlarındaki sokaklar
- Ticaret alanlarındaki sokaklar
- Hem konut hem de ticaret olan alanlardaki sokaklar

Sokakların kullanım biçimine bağlı olarak tasarımı da değişmektedir. Farklı kullanımlar, farklı fiziksel gereksinimleri ve farklı tasarımları beraberinde getirmektedir. Konut alanlarında kalan sokaklar özellikle komşulukların korunması açısından çok önemlidir. Sokaklar, üzerinde çocukların yetiştiği, ev kadınlarının ve yaşlı insanların zamanlarının çoğunu geçirdikleri, evlerin dışında kalan en önemli kentsel bileşenlerdir. Bu gün sokaklar genelde tehlikeli, gürültülü ve çevresinde yaşayanları kısıtlayıcı niteliktedir. Semt sakinleri, kendi bölgelerindeki trafiği kontrol edebilmek durumunda değildirler, ya da temiz, memnuniyet verici, sosyal yönden çekici bir çevre yaratmak için gerek parasal olarak gerekse organizasyon olarak gerektiği gibi bir araya gelememektedirler. Bu durumda konut alanları arasında kalan sokakların özelliklerinin ne olması gerektiği ya da bir semtin sakinlerinin kendi sokakları üzerindeki haklarının neler olduğu gibi sorular gündeme gelmektedir [62].

Bir kent, en iyi açık alanlarında gerçekleştirilen faaliyetleriyle tanımlanmaktadır. Aslında tek başına mükemmel bir sokak yoktur. Ancak ona ulaşmak için bir takım standartlar geliştirilerek daha yaşanır ve görsel olarak da daha iyi daha renkli, ideal sokaklara ulaşılmaya çalışılmıştır. Aşağıda açıklanan özellikler, bir sokağın kullanıcılar için ideal olmasının sağlanmasında kullanılabilecek kriterlerdir [62]

Güvenli Bir Sığınak Olarak Sokaklar: Üzerinde çocukların yoğun olduğu sokaklar, hızlı araçlardan ya da dikkatsiz sürücülerden arınmış olmalıdır. Çocuklar, komşuluk birimi içerisinde kalan sokaklarda otobüs duraklarına, mahalle içindeki okullarına,

oyun alanlarına, dükkanlara kadar rahatlıkla yürüyebilmeli ya da bisiklete binebilmelidirler. Acil durum araçları da rahatlıkla sokağa girebilmelidir.

Yaşanabilir, Sağlıklı Bir Çevre Olarak Sokaklar: Sokaklar rahatsız edici gürültü ve taşıt trafiğinden arındırılmış olmalıdır. İnsanlar rahatsız edilmeden sessizlik içinde uyuyabilmeli, ya da gezinti halinde kaldırımda karşılaştıkları insanlarla normal ses tonuyla konuşurken birbirlerini rahatlıkla duyabilmelidirler.

Kamusal Alan Olarak Sokaklar: Semtte oturan sakinlerin tümü katılmak istemese de sokaklar aslında kamusal yaşamın gerçekleştiği alanlardır. Toplumsal bilincin gelişmesi, yalnızca kamusal yaşamın gerçekleşmesini sağlamakla kalmayıp, aynı zamanda sokağın tasarımı, kaldırımlar, sokak mobilyaları, oyun alanları, temizlik gibi konularda insanların organize olarak bir araya gelmelerini de sağlamaktadır.

Oyun ve Öğrenme Alanı Olarak Sokaklar: Sokaklar, çocukların vakitlerinin büyük bir kısmını harcadıkları alanlardır. Çocuklar sokakta oyunlarını oynarken bir yandan da doğa, bitkiler, ağaçla, güneş ve rüzgar hakkında ve sosyal yaşamın kendisini öğrenmektedirler.

Yeşil ve Hoşnutluk Verici Alanlar Olarak Sokaklar: Sokakların yeşillendirilmesi, bir semtte yaşayanların tamamı için ortak bir istektir. Ağaçlar, bitkiler, otlar ve çiçekler yalnızca görsel kaliteyi artırmakla kalmayıp aynı zamanda gerekli fiziksel konforu da sağlarlar. Yaşamın kendisini v mevsimleri sembolize ederler.

Tarihi Yerler Olarak Sokaklar: Tarihi bir kimlik sokağa zamanın bir katkısıdır ve çoğunlukla manzara, küçük bir dere, yaşlı bir ağaç, eski bir bahçe ya da ev ile ilgilidir.

Korunmuş Komşuluklar: Sokaklar komşuluk birimleri ile çevrelenmiştir. Yaşanabilir sokaklar yaratmak, komşulukların korunması anlayışının içeriği açısından önemli bir politikadır. Komşulukların korunması hem fiziksel hem de sosyal bir olgudur.

Komşulukların korunması ile ilgili olarak bu güne kadar pek çok kuram geliştirilmiştir. Farklı yaklaşımlar arasındaki temel benzerlik, taşıt trafiğinin kontrol altına alınarak yayalara daha özgür, daha rahat ve daha konforlu bir dolaşım imkanı yaratılmaya çalışılmasıdır. Temel hareket noktası konut alanlarında kalan sokaklarda yayaların ve çocukların taşıtlara oranla daha fazla hakkı olduğudur. Aşağıdaki kriterler komşulukların korunmasının sağlanmasına yardımcı olabilecek kriterlerdir [62]:

- Taşıtlar için kabul edilebilir sürat
- Kabul edilebilir taşıt hacmi (Günlük araç sirkülasyonu)
- Yol hakkı önceliğinin yayalara tanınması
- Yaya kazalarının azaltılması
- Kabul edilebilir gürültü düzeyi
- Gerekliği kadar açık ve yeşil alan sağlanması,
- Gerekli bakım ve onarımın sağlanması.

Yaşanabilir sokaklar ve komşuluklar yaratılmasının aslında pek çok yolu vardır. Ancak yukarıda bahsedilen kriterler tek başlarına yeterli değildirler. Bunların yanı sıra bir takım stratejilerin de geliştirilmesi gerekmektedir.

Ulusal düzeyde belli stratejiler olsun ya da olmasın, kent bazında da o kente özgü korunmuş sokaklar, komşuluklar ve tasarım kriterleri geliştirilmelidir. Korunmuş komşuluklar tek bir sokaktan blok grubuna kadar büyüklük açısından çok çeşitlilik göstermektedir. Ancak optimal büyüklük açısından tek bir büyüklük vermek mümkün değildir. Aynı şekilde korumanın seviyeleri de çeşitlilik göstermektedir. Tüm bu anlatılanlar doğrultusunda komşuluk birimlerinin korunması ve daha yaşanabilir sokaklar yaratılması açısından üç temel stratejiden söz etmek mümkündür [62]:

- Toplumun eğitimi
- Etkin yasal yaptırımlar
- Taşıt yollarının gürültü ve egzost kirliliğini elimine edecek şekilde yeniden tasarlanması.

3.4.3 Yayalaştırma

Yaya yolları kentsel tasarımın önemli öğelerinden birisidir. Yaya yolları sadece kentsel mekanı güzelleştirme programlarının bir parçası değil, aynı zamanda perakende ticareti ve görsel kaliteyi destekleyen uygulamalardır [63]. Rapaport' a göre [64] bir sokak mekanını yayalaştırmadan önce sokaklarda gözlemlenen davranışlar üzerinde kültürün ve yasaların etkisinin ne olduğu, algısal karakteristiklerin sokak mekanındaki davranışları nasıl etkilediği ve yürüme sırasında algılanabilir olan fiziksel karakteristiklerin ne olduklarının saptanması gerekmektedir. Bu doğrultuda yaya kullanımının belirlenmesinde etkili olan faktörleri aşağıdaki gibi özetlemek mümkündür [64]:

- Teknoloji,
- Güvenlik
- Gürültü, duman, tıkanıklık gibi çevresel değişkenler
- İklim ve hava koşulları
- Topoğrafya
- Yürüme mesafesi dahilinde yer alan donatılar
- Mağazalar, kafeler, kiosklar, tuvaletler ya da oturma alanları gibi servislerin varlığı.
- Kültür
- Fiziksel ve algısal karakteristikler

Yayalaştırma, özellikle uydukentlerdeki alış veriş merkezleri karşısında önemini yitiren kent merkezlerinin yeniden odak alanlar olmalarını sağlamak açısından önemlidir [65]. İyi bir yaya sistemi otomobile bağımlılığı azaltmakta, insan ölçeği ile ilişki kurulmasını, ticari faaliyetlerin ve çevresel kalitenin artmasını sağlamaktadır. Yaya sistemlerinin planlamasında en temel kavram “denge”dir; Mekanın ne kadarının yayalara ve ne kadarının taşıtlara ait olacağının dengesi. Yaşanabilir ve kullanıcılar arasından çekici mekanların yaratılabilmesi açısından yaya kullanımı desteklenirken bir yandan da alana ulaşımın, çeşitli hizmetlerin dağıtımının ve diğer gereksinimlerin karşılanabilmesi gerekmektedir. Söz konusu denge açısından yayalarla taşıtlar arasındaki ilişkinin sağlanması önemlidir.

Yaya yollarının tasarımında güvenlik de önemli bir rol oynamaktadır. Ayrıca alanın büyüklüğü kullanıcı sayısına uygun olmalıdır. Kullanıcı sayısına oranla çok büyük olan alanlarda donatıların ve mekanın kullanılmaması gündeme gelirken, çok dar ve tıkalı mekanlar da kullanıcıda yarattığı karmaşa hissi dolayısıyla yine kullanılmama ile sonuçlanacaktır. Bir mekanın yayalar tarafından kullanılmasının sağlanması için o mekanın taşıtlardan arındırılmış olması yeterli değildir.; yaya kullanımını destekleyecek perakende ticaret, yiyecek hizmetleri, oturma alanları, aydınlatma elemanları gibi donatılar da bulunmalıdır.

Yayalaştırma çalışmalarında sokak mekanında dengenin sağlanması hem tasarım hem de işletme problemidir; çünkü hem mekanın fiziksel yapısında (mekanın taşıt trafiğinden arındırılması ya da kaldırımları genişletilmesi gibi) hem de mekanda yer alan fonksiyonlarda bir değişiklik gerçekleşmektedir [66].

Yaya kullanımlı alışveriş alanları (=mall), yayalaştırma uygulamalarının en somut örnekleridir. Geleneksel anlamda “mall” kelimesi, çoğunlukla iki yanında ağaçların olduğu, insanların yürüyüş yaptıkları gezinti alanları anlamına gelmektedir [67]. Bugünkü anlamıyla “mall” kavramı 1950’lerde ABD’de ortaya çıkmış olan, kentsel iş merkezi alanında yer alan, yayalara dönük ve toplu taşıma ile desteklenmiş yeni bir sokak ya da meydan türüdür. Yaya kullanımlı alışveriş alanları, yayalaştırmanın derecesine bağlı olarak üç grupta incelenebilirler [68] :

- Tamamen Yayalaştırılmış Alanlar: Önceden taşıtlar tarafından kullanılan bir caddenin tamamen yayalaştırılarak döşemeler, ağaçlar mobilyalar ve diğer tüm elemanlarla, yeni, doğrusal bir meydan oluşturulması.
- Yarı Yayalaştırılmış Alanlar: Mevcut bir cadde taşıt trafiğinden arındırılarak, tamamen yayalaştırılmadan sadece toplu taşımaya izin verilerek yapılan düzenleme.
- Taşıt Trafiğinin Kontrol Altına Alındığı Alanlar: Taşıt trafiği ya da araç park yerlerinin tamamen yayalaştırmadan kontrol altına alındığı düzenlemelerdir. Çoğunlukla şehir merkezlerinde yoğun perakende ticaret merkezlerinin olduğu alanlarda yer almaktadırlar.

Yukarıda açıklanan yaya kullanımlı alışveriş alan tiplerinin geliştirilip uygulanması için pek çok nedenden bahsedilebilir. Bunların başında merkezi iş alalarında perakende ticaret olan bir alanın canlandırılarak perakende satışın artırılması, mülk bedellerinin artması, banliyö alış-veriş merkezleriyle sağlanması, ticari ortamda sabit bir çevre yaratarak özel teşebbüsün desteklenmesi gelmektedir.

Yaya kullanımlı bir alışveriş alanı ayrıca kent için yeni bir imaj yaratabileceği gibi kent merkezindeki aktivitelerin çeşitlenmesi ve kalitenin artmasını da sağlamaktadır. Tüm bunların yanı sıra sergiler, konserler, moda gösterileri ya da diğer aktivitelere olanak tanırırlar. Yaya kullanımlı alışveriş alanları yayalar için yürüyecek gölgeli alanlar, dinlenecek oturma alanları, görsel öğeler (heykeller, çeşmeler gibi) ve açık havada yemek yeme imkanlarını da sunmaktadır. İyi planlanmış ve tasarlanmış bir mall, çevresindeki bloklar için de yeni bir fiziksel ve sosyal çevre yaratmaktadır.

Herhangi bir yaya kullanımlı alışveriş alanının başarıyla geliştirilip geliştirilemeyeceğinin anlaşılması açısından fizibilite analizinin yapılması gerekmektedir [68]. Bu analizin bütün kültürel, doğal, sosyo-ekonomik özellikleri, parasal, politik ve yasal faktörleri içermesi gerekmektedir. Detaylı ve hassas bir fizibilite analizi yapılmadan mall geliştirme kararının alınması yanlış olacaktır.

3.4.4 Sokakların Canlandırılması ve Merdivenli Sokaklar

Kentsel yaşam açısından sokaklar, ulaşımın gerçekleştiği toplumsal donatılardan daha fazlasını ifade etmektedir. Sokaklar insanların dışarıda olmasına olanak tanırırlar. Sokaklar tüm kentliler tarafından paylaşılan ortak mekanlardır. Sokaklar aynı zamanda sosyal ve ticari ilişkilerin ve değiş tokuşların gerçekleştirildiği yerlerdir. Sokak demek hareket demektir; seyretmek, geçmek, sürekli ve hızla değişen yüzler, cepheler, değişen formlar ve giysiler.

Sokaklar da diğer kamusal alanlarla (meydanlarla ve parklarla) birlikte, bir kentin yaşanabilirliği ve yaşam kalitesi hakkında fikir vermektedir. Bu mekanlar kentsel

yaşam açısından en değerli alanlardır. Dolayısıyla çok iyi değerlendirilmeleri gerekmektedir. Sosyal ve fiziksel bozulmanın işaretlerinin gözlemlendiği bir alan, kamusal yaşam açısından olumsuz bir duruma gelmiş demektir. Sokakların canlandırılması, mekanın tasarımı ve işletilmesi açısından özel bir yaklaşım gerektirmektedir. Canlandırma işlemi o sokağa kimliğini veren karakteristiklere dayanan, içeriğe aldırmaksızın alıntı fikirlerle doldurulmamış olan bir anlayışa oturtulmalıdır [69]. Canlandırmada ilk adım, sokağın mevcut kullanımının analizine dönük olarak insanların gereksinimlerinin saptanmasıdır. Mevcut durumda bir sokak, kamusal bir alan, ticari bir mekan olarak ya da sadece ulaşım için hizmet veriyor olabilir. Bu durumların her biri hem kendi içinde hem de çevresi ile olan ilişkileri yönünden değerlendirilmeli ve üzerinde çalışılmalıdır [70].

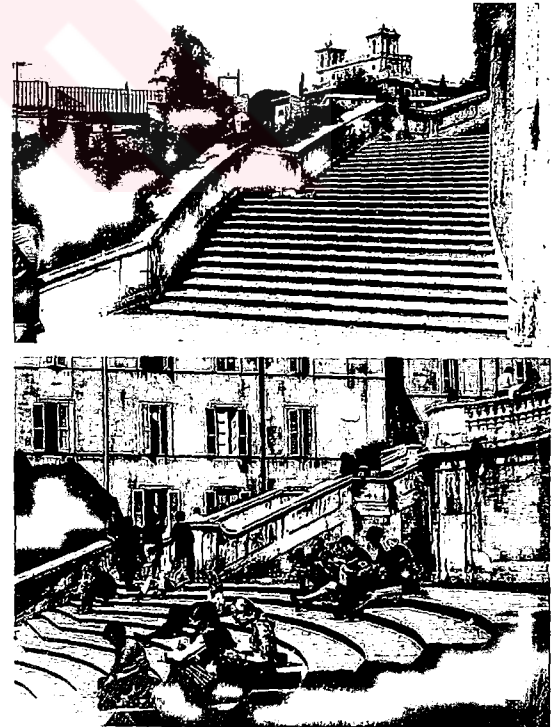
Geçmişte canlandırma süreci, kentin ticari tabanının ya da ulaşım donatılarının kuvvetlendirilmesinden ibaret olarak algılanmıştır. Ticari fonksiyon, canlandırmanın sağlanması için tek yol olmamakla birlikte, ekonomik sağlığın sosyal yaşamın kalitesinin artmasını sağladığı da bir gerçektir [71]. Canlandırma sürecinde sokakların sosyal bir mekan oldukları, insanların orada vakit geçirmekten hoşnut oldukları unutulmamalıdır. Perakende satış mağazaları, arkadlar, banklar, lokantalar, tiyatrolar önemli ekonomik kaynaklardır ve yaya aktivitelerinin desteklenmesinde önemli rol oynarlar. Özellikle yoğun ticari faaliyetlerin olduğu alanlarda detaylı bir grafik program geliştirilmelidir. Gelişmiş bir grafik sistem görsel kaliteyi artırarak yayalar açısından bir çekicilik yaratabilir. Ayrıca yaya ve taşıt akışlarının çok hassas biçimde düzenlenerek özel araç, toplu taşıma ve yaya sirkülasyonu arasındaki çatışma ortadan kaldırılmalıdır.

Özet olarak bir sokağın canlandırılması, birbirinden bağımsız bir çok bileşenin koordinasyonunu gerektirmektedir; yaya ve taşıt sirkülasyonu, yaya güzergahı üzerindeki vitrinler ve diğer ticari donatıların etkisi ve diğer kamusal faaliyetler. Tasarımda yapılacak değişikliklerde kullanıcıların memnuniyeti açısından insanların isteklerine de yer verilmesi gerekmektedir [69].

Yayalaştırmanın, bir sokağın canlandırılmasında önemli bir yöntem olduğu göz önünde bulundurulduğunda, kamusal mekana ve kamusal yaşama katkıları dolayısıyla merdivenli sokakların ayrı bir önemi olduğundan söz etmek mümkündür. Özellikle eğimin çok fazla olduğu alanlarda ortaya çıkan çözümler olarak merdivenli sokaklar, fiziksel özellikleri dolayısıyla sadece yaya kullanımlı olup, özel bir yayalaştırma işlemi gerektirmemektedirler. Ayrıca merdivenin etkin bir tasarım öğesi olarak kullanılması halinde merdivenli sokaklar, tasarımı içerik olarak zenginleştirmeye olanak tanımaktadırlar (Şekil 3.8). Yaya kullanımlı alanlar olarak merdivenli sokaklar görsel olarak diğer sokaklardan farklı olmalarının yanı sıra, kullanıcıların mekanı benimsemeleri ve mekanı daha canlı kullanmalarını sağlayan alanlardır. Bu tip uygulamanın en bilinen örneklerinden olan İspanyol merdivenleri (Şekil 3.9), yayaların biraraya geldikleri ve canlı kullanımın olduğu çarpıcı bir örnektir.



Şekil 3.8 Üç Şehir - Malta [72]



Şekil 3.9 İspanyol Merdivenleri [73]

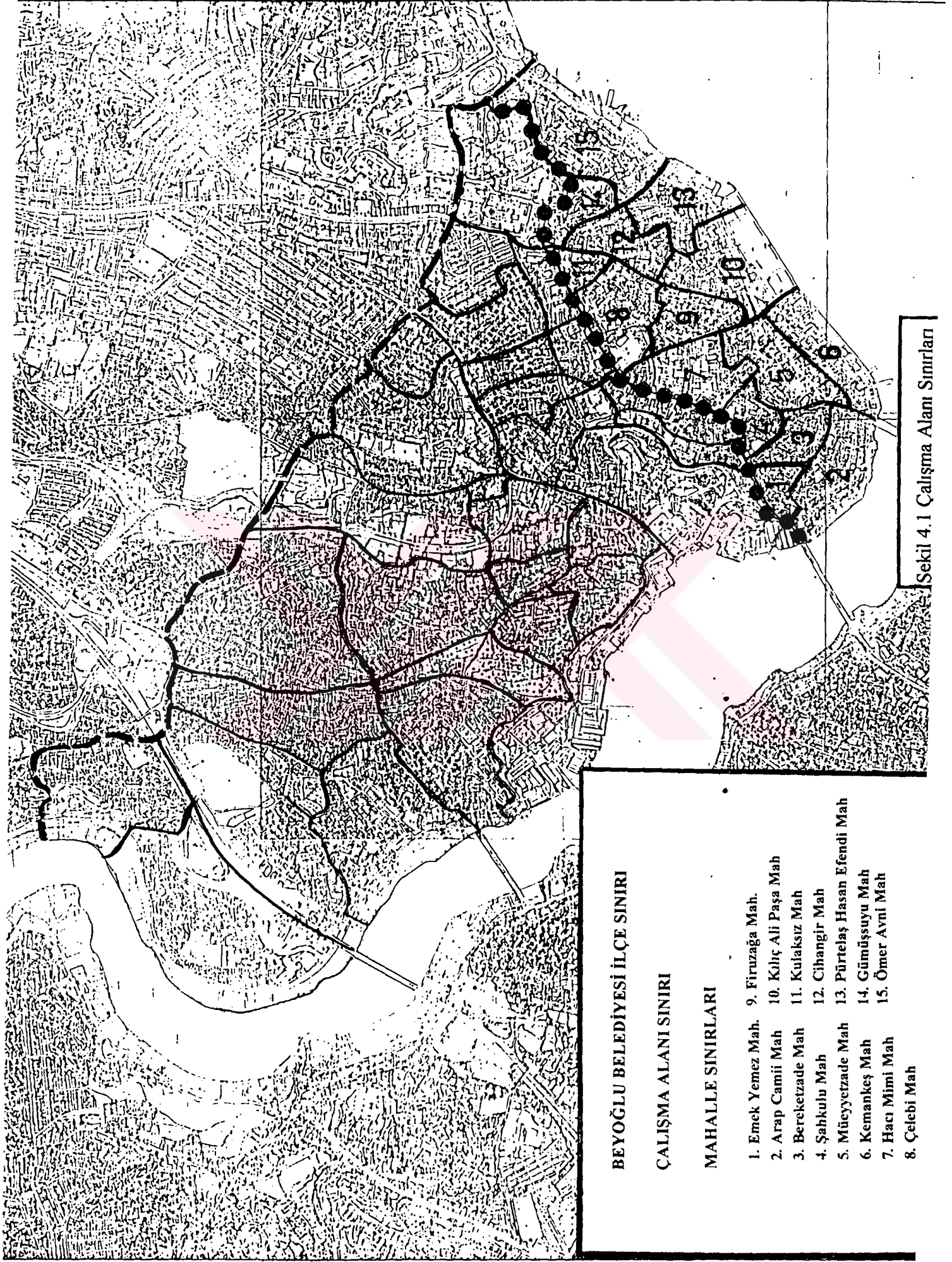
BÖLÜM 4

BEYOĞLU İLÇESİ'NDE MERDİVENLİ SOKAKLARIN KULLANICILAR VE ALGILAMA AÇISINDAN İNCELENMESİ

4.1 Çalışma Alanının Belirlenmesi ve Alanda Yapılan Tespitler

Kamusal alanlar kentte kamusal yaşamın ve kentte yaşayanlar arasındaki paylaşımların gerçekleştiği alanlardır. Bu çalışmada kamusal alanlara ve dolayısıyla kentsel yaşama canlılık katmaları açısından taşıt trafiğinin söz konusu olmadığı merdivenli sokaklar incelenmiştir. Çalışmanın merdivenli sokaklar özelinde yapılmasının en önemli nedeni bu alanların fiziksel özellikleri nedeniyle taşıt trafiğine kapalı olmaları dolayısıyla özel bir yayalaştırma girişimi gerektirmemeleridir. Örnek çalışma yapılan alan Beyoğlu Belediyesi ilçe sınırları içerisinde İstiklal Caddesi, Gümüşsuyu Caddesi, ve sahil bandı ile sınırlanmış olan alandır (Şekil 4.1). Çalışma alanının sınırlarının belirlenmesinde, bu bölgede topoğrafyadaki hareketlilik dolayısıyla merdivenli sokakların sayı olarak çok ve biçim olarak çeşitli olması etken olmuştur. Bu alan içerisinde İstiklal Caddesi fiziksel olarak bir sırt teşkil ederek doğal bir sınır oluşturmaktadır. Çeşitli sosyal faaliyetleri içeren yoğun yaya kullanımlı bir mekan olması da ayrıca bu caddenin sınırlayıcı olarak kabul edilmesinde etkili olmuştur. Gümüşsuyu Caddesi ise İstiklal Caddesini Beyoğlu Belediyesi ilçe sınırı ile birleştirmesi dolayısıyla diğer bir sınırlayıcı olmuştur. Sahil bandı ise doğal bir sınırlayıcı olarak alanın belirlenmesinde etkili olmuştur.

Çalışma alanının sınırlarının belirlenmesinin ardından alanda tespit çalışmaları yapılmıştır. Öncelikle arazi kullanım özellikleri ve merdivenli sokaklar saptanmıştır (Şekil 4.2). Arazi kullanım saptaması öncelikle çalışma alanının tümü için ada bazında gerçekleştirilmiştir. Böyle bir saptamanın amacı, alan içinde fonksiyonların dağılımının ve merdivenli sokaklarla ilişkisinin ortaya çıkartılmasıdır. Çalışma alanı içerisinde toplam 55 adet merdivenli sokak tespit edilmiş ve numaralandırılmıştır. Daha sonra bu

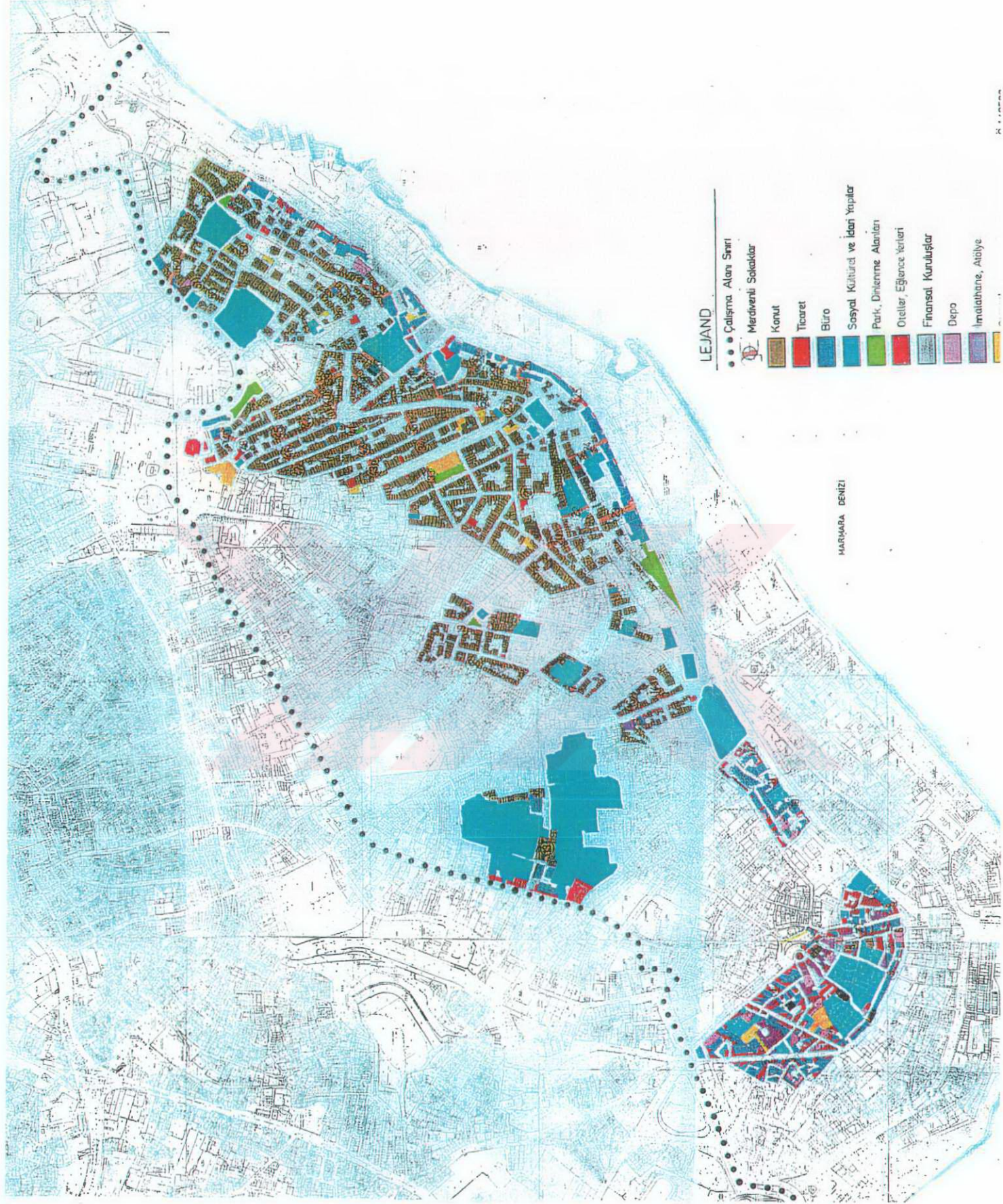


Sekil 4.1 Çalışma Alanı Sınırları

LEJAND

- Çalışma Alanı Sınırı
- Merdivenli Sokaklar
- Konut Alanları
- Ticaret
- Sosyal, Kültürel ve İdari Tesis Alanı
- Büro, İş Alanları
- Park, Dinlenme Alanları
- İmralathane, Atölye

MARMARA DENİZİ



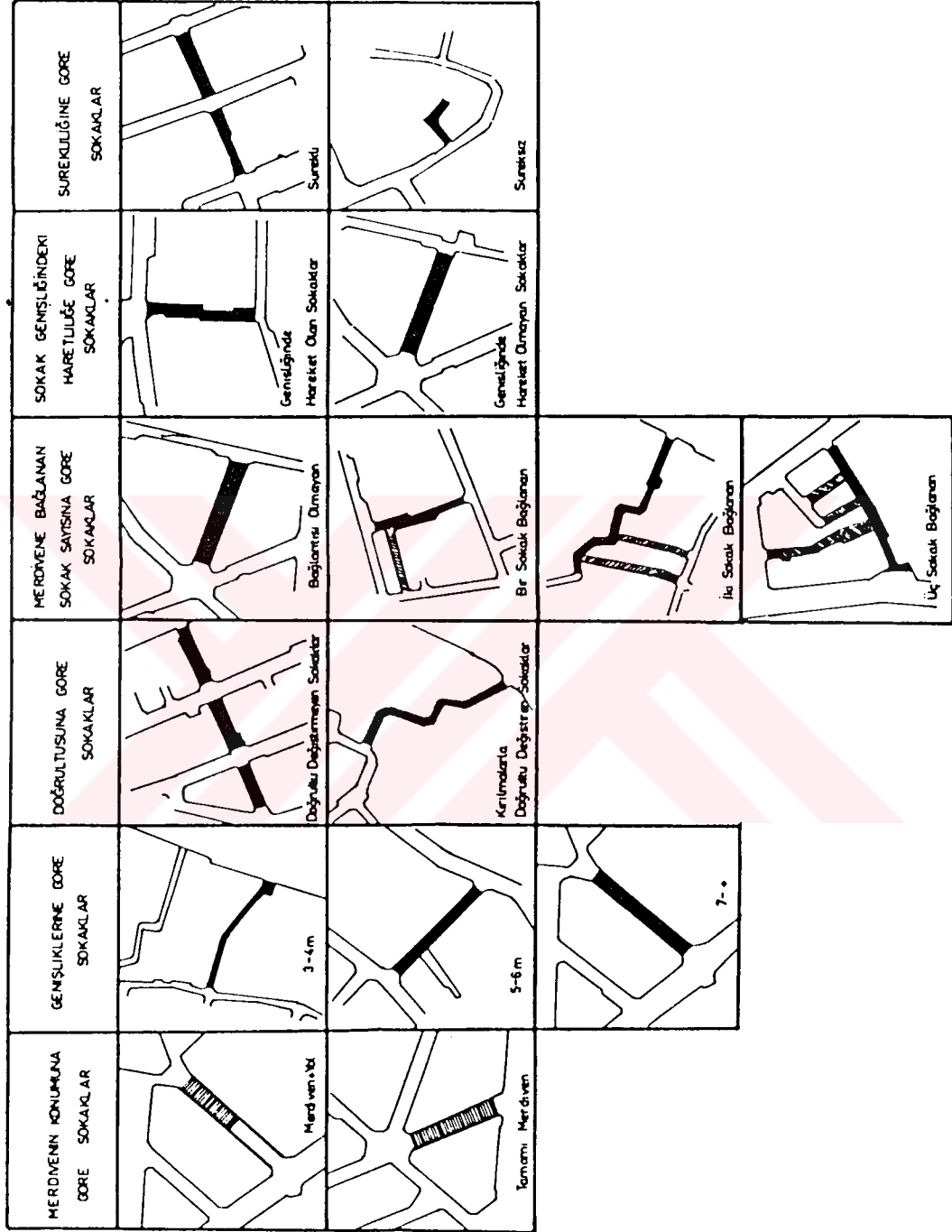
LEJAND

- • • Çalışma Alanı Sınırı
- • • Mardivenli Sokaklar
- Konut
- Ticaret
- Büro
- Sosyal, Kültürel ve İdari Yapılar
- Park, Dinlenme Alanları
- Otel, Eğlence Yerleri
- Finansal Kuruluşlar
- Depo
- İmalathane, Atölye

MARMARA DENİZİ

sokaklar çevresinde bina bazında arazi kullanım tespiti yapılmıştır (Şekil 4.3). Yapılan tespit çalışmalarının sonucunda 55 merdivenli sokaktan 13 tanesinin konut harici fonksiyonlarla (büro, imalathane, ticaret) çevrelenmiş durumda olduğu görülmüştür. Diğer 42 sokak ise konutların çoğunlukta olduğu alanda kalmaktadır. Konut alanları içerisinde kalan 42 sokak öncelikle yatay ve düşey düzlemlerde incelenerek tipolojik bir analiz geliştirilmiştir. Merdivenli sokaklar yatay düzlemde merdivenin konumu, sokak genişliği, sokak doğrultusu, merdivene bağlanan sokak sayısı ve sokak genişliğindeki hareketliliğe göre incelenirken (Şekil 4.4), düşeyde de sınırlayıcıların özelliklerine göre, başlangıç-bitiş ilişkisine göre ve düşeydeki hareketliliğe göre (Şekil 4.5) incelenmiştir. 42 sokağın yatay düzlemdeki özelliklerine göre dağılımı Tablo 4.1’de, düşeydeki özelliklerine göre dağılımı ise Tablo 4.2’de yer almaktadır.

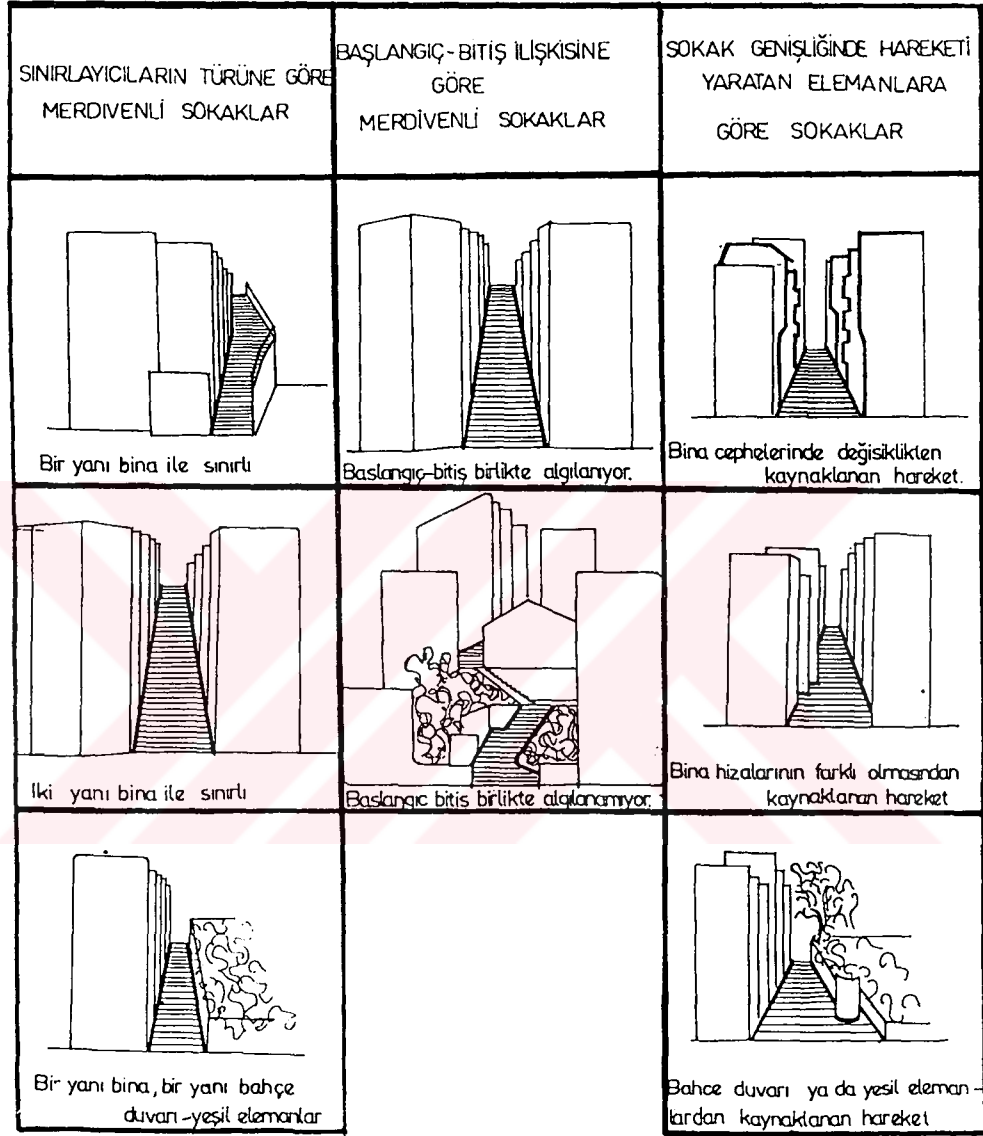
Tipolojik analizin ardından 42 sokağın kullanım yoğunluğunu tespit edilmiştir. Kullanım yoğunluklarının belirlenmesindeki amaç, en çok kullanılan sokakları tespit ederek bu sokaklarda yapılacak bir anket çalışması ile sokağın kullanımının mekanın algılanması ve tipolojisi ile ilişkisinin incelenmesidir. Kullanım yoğunluklarını tespit edebilmek için 42 sokakta 1 hafta içerisinde 4 farklı zaman diliminde (kullanım yoğunluğunun en fazla olduğu hafta içi sabah ve akşamüstü saatlerinde, hafta içi öğleden sonra ve hafta sonu öğleden sonra) sayım yapılmıştır. Sayımlardan her bir sokak için elde edilen 4 farklı değer ortalama alınarak sokağı bir saat içerisinde sokağı kullanan kişi sayısı belirlenmiştir. 42 sokağı bir saat içerisinde kullanan toplam kişi sayısı 1675’tir. Sokakların kullanım yoğunluğu ile ilgili bilgiler Tablo 4.3’te ve Tablo 4.4’te yer almaktadır. Anket çalışması %5 örneklem ile kullanım yoğunluğunun en fazla olduğu 16 sokakta yapılmıştır. Yapılacak anketlerden elde edilen sonuçların anlamlı olması açısından, kullanım yoğunluğu ile ilgili olarak elde edilen sonuçlardan hareketle kullanım yoğunluğu 40 kişi/saat ve üzerindeki sokaklar esas alınarak her bir sokakta yapılacak anket sayısı kullanım yoğunluğu ile orantılı olarak belirlenmiştir. Belirlenen bu 16 sokağın plan düzlemindeki görünümü Şekil 4.6’da fotoğrafları da Şekil 4.7’de yer almaktadır. Anket çalışması yapılan sokaklardaki kullanım yoğunlukları ve her bir sokakta yapılan anket sayısı Tablo 4.5’te görülmektedir. %5 örneklem ile yapılan anket çalışmasında 84 kişi ile görüşülmüş, anket çalışmasında görüşülen kişilerin yaş grubu olarak lise sonrası çağda (18 yaş üzeri) olmasına ve



Şekil 4.4 Yatay Düzlemdeki Özelliklerine Göre Merdivenli Sokaklar

Tablo 4.1 Beyoğlu İlçesinde Merdivenli Sokakların Yatay Düzlemdeki Özellikleri

MERDİVENLİ SOKAĞA AIT ÖZELLİKLER		SOK. SAY.	SOKAK NO
MERDİVENİN	MERDİVEN + YOL	13	14,15,16,17,31,37,38,46,48,51,53,54,55
KONUMUNA GÖRE	TAMAMI MERDİVEN	29	18,19,20,21,22,23,24,25,26,27,28,29,30,32,33,34,35,39,40,41,42,43,44,45,47,49,50,52
MERDİVENİN	3-4 M	10	20,22,25,26,27,28,29,30,31,32
GENİŞLİĞİNE GÖRE	5-6 M	10	21,24,33,48,50,51,52,53,54,55
	7-... M	22	14,15,16,17,18,19,23,34,35,36,37,38,39,40,41,42,43,44,45,46,47,48,49
DOĞRULTUSUNA GÖRE	DOĞRULTU DEĞİŞTİRMİYEN	30	14,15,16,17,18,19,21,22,23,24,27,31,33,34,35,36,37,38,39,40,41,42,43,44,45,46,47,50,51,52,53,54
	DOĞRULTU DEĞİŞTİREN	12	20,22,25,26,28,29,30,32,40,48,49,55
MERDİVENİNE BAĞLANAN	HIÇ BAĞLANMAYAN	35	14,15,16,17,18,19,20,21,22,23,24,25,26,27,28,31,33,34,35,36,37,38,39,41,42,43,44,45,46,47,48,50,51,52,53
SOKAK SAYISINA	1 TANE BAĞLANAN	5	29,40,49,54,55
GÖRE	2 TANE BAĞLANAN	1	30
	3 TANE BAĞLANAN	1	32
SÜREKLİLİĞİNE GÖRE	SÜREKSİZ	2	27,53
	SÜREKLİ	41	27 VE 53'ÜN DIŞINDA KALANLAR
SOKAK GENİŞLİĞİNDEKİ	HAREKETLİLİK OLMAYAN	2	14,15,16,17,18,19,21,22,27,31,33,34,35,36,37,38,39,41,42,43,45,46,47,50,51,52,53
HAREKETLİLİĞİ	1 NOKTADA HAREKET OLAN		20,40,48
GÖRE	FARKLI YERLERDE HAREKET OLAN		23,24,25,26,28,29,30,32,44,49,54,55



Şekil 4.5 Düşey Düzlemdeki Özelliklerine Göre Merdivenli Sokaklar

Tablo 4.2 BEYOĞLU İLÇESİNDE MERDİVENLİ SOKAKLARIN DÜŞEY DÜZLEMDEKİ ÖZELLİKLERİ

MERDİVENLİ SOKAĞA AİT ÖZELLİKLER	SOKAK SAYISI	SOKAK NUMARASI
SINIRLAYICILARIN	1	40
TÜRÜNE	29	14,15,16,17,18,19,22,24,26,27,29,30,31,34,35,36,37,38,39,44,45,46,47,48,49,50,51,53,55
GÖRE	12	20,21,23,25,28,32,33,41,42,43,52,54
BAŞLANGIÇ-BİTİŞ	29	14,15,16,17,18,19,20,21,22,28,31,33,34,35,36,37,38,41,42,43,44,45,46,47,48,50,51,52,53
İLİŞKİSİNE GÖRE	13	23,24,25,26,27,29,30,32,39,40,49,54,55
HAREKET	23	14,15,16,17,18,19,21,22,27,31,33,36,37,38,41,42,45,46,47,50,51,52,53
YARATAN	3	24,32,34
ELEMANLARA	7	25,26,29,30,43,49,55
GÖRE	8	20,23,28,32,39,44,48,54
Merdiren Genişliğinde Hareket	2	35, 40

Tablo 4.3- BEYOĞLU İLÇESİNDE MERDİVENLİ SOKAKLARIN KULLANIM YOĞUNLUĞU

SOKAK NO SAYIM ZAMANI	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40
Hafta İçi Akşam Üstü	18	24	36	30	24	30	60	42	78	72	18	6	18	6	24	18	12	12	72	84	108	120	54	422	42	48	54
Hafta Sonu Öğleden Sonra	18	12	30	18	12	18	48	30	5	12	18	3	12	18	18	18	24	12	24	36	30	24	18	30	30	18	48
Hafta İçi Sabah	16	18	30	24	18	24	54	36	72	96	12	4	16	18	30	24	6	6	96	72	96	84	18	528	24	48	54
Hafta İçi Öğleden Sonra	12	18	30	30	12	18	24	36	12	24	18	6	5	12	24	12	12	6	60	48	72	60	24	216	60	24	48
ORTALAMA	16	18	32	32	17	23	47	36	42	51	17	5	13	14	24	18	14	9	63	60	77	72	29	299	39	35	51

41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55
78	48	66	24	36	36	24	16	24	12	52	48	30	48	96
18	36	60	18	84	36	15	8	18	12	16	36	16	18	18
72	48	54	18	24	24	24	16	7	12	48	52	36	24	84
60	36	36	24	18	30	18	12	24	12	20	32	12	60	132
57	42	54	21	41	32	20	12	18	12	34	42	24	40	83

TOPLAM = 1675 kişi/saat

Tablo 4.4 KULLANIM YOĞUNLUĞU GRUPLARINA GÖRE
MERDİVENLİ SOKAKLAR

KULLANIM YOĞUNLUĞU (kişi/saat)	SOKAK SAYISI	SOKAK NUMARASI
0-19	13	14,15,18,24,25,26,27,29,30,31,48,49,50
20-39	13	16,17,19,21,28,36,38,39,44,46,47,51,53
40-59	10	20,22,23,40,41,42,43,45,52,54
60-79	4	32,33,34,35
80-99	1	55
100-199	-	-
200-300	1	37

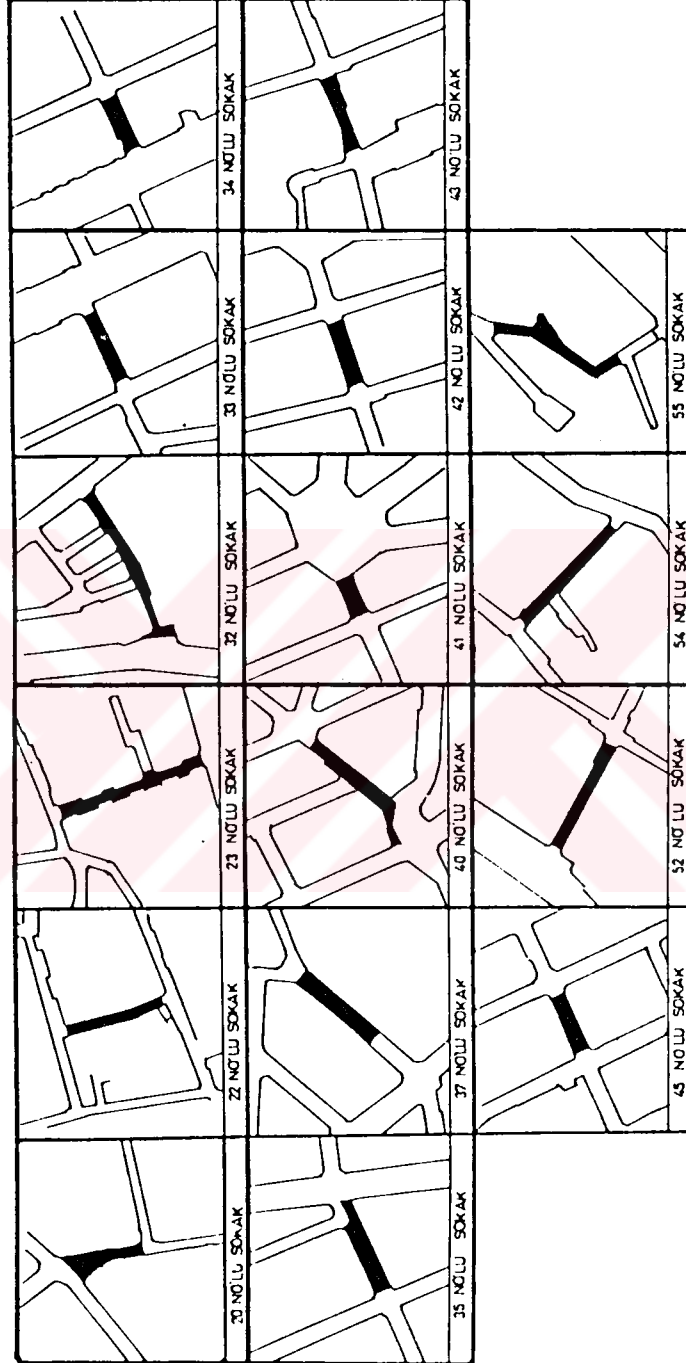
TOPLAM 42

Tablo 4.5- ANKET YAPILAN SOKAKLARDA KULLANIM YOĞUNLUĞU
ve YAPILAN ANKET SAYISI

SOKAK NO	KULLANIM YOĞUNLUĞU	ANKET SAYISI
20	47	2
22	42	2
23	51	4
32	63	4
33	60	4
34	77	6
35	72	6
37	299	28
40	51	4
41	57	4
42	42	2
43	54	4
45	41	2
52	42	2
54	40	2
55	83	8
TOPLAM	1121	84

Tablo 4.6 Anket Çalışması Yapılan Sokakların Yatay ve Düşey Düzlemdeki Özellikleri

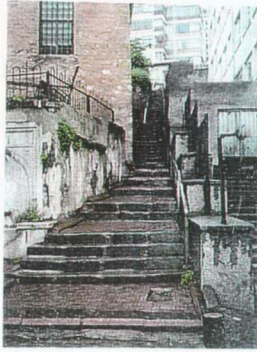
SOKAK NO	YATAY DÜZLEMDEKİ ÖZELLİKLER						DÜŞEYDEKİ ÖZELLİKLER		
	Merdivenin Konumuna Göre	Sokak Genişliğine Göre	Doğrultu Değiştirmesine Göre	Merdivene Bağlanan Sokak Sayısına Göre	Sokak Genişliğindeki Harekete Göre	Sürekliliğine Göre	Sınırlayıcıların Türüne Göre	Başlangıç-Bitişin İlişkisine Göre	Hareketi Yaratın Elemanın Türüne Göre
20	Tamamı Merdiven	4 m	Değiştiriyor	Hiç	Var	Sürekli	Bina + Bahçe Duvarı	Birlikte Algılanıyor	Bahçe Duvarı
22	Tamamı Merdiven	4 m	Değiştiriyor	Hiç	Yok	Sürekli	İki Yanı Bina	Birlikte Algılanıyor	-
23	Tamamı Merdiven	6 m	Değiştirmiyor	1	Var	Sürekli	Bina+Ağaçlar+Duvar	Birlikte Algılanamıyor	Duvar, ağaçlar
32	Tamamı Merdiven	6 m	Değiştiriyor	3	Var	Sürekli	Bina +Ağaçlar	Birlikte Algılanamıyor	Bina,Ağaçlar
33	Tamamı Merdiven	8 m	Değiştirmiyor	Hiç	Yok	Sürekli	Bina +Yeşil Alan	Birlikte Algılanıyor	-
34	Tamamı Merdiven	8 m	Değiştirmiyor	Hiç	Var	Sürekli	İki Yanı bina	Birlikte Algılanıyor	Bina Cephesi
35	Tamamı Merdiven	8 m	Değiştirmiyor	Hiç	Yok	Sürekli	İki Yanı bina	Birlikte Algılanıyor	-
37	Merdiven+Yol	8 m	Değiştirmiyor	Hiç	Yok	Sürekli	İki Yanı bina	Birlikte Algılanıyor	-
40	Tamamı Merdiven	8 m	Değiştiriyor	1	Var	Sürekli	Bir yanı bina	Birlikte Algılanamıyor	-
41	Tamamı Merdiven	8 m	Değiştirmiyor	Hiç	Yok	Sürekli	İki Yanı bina	Birlikte Algılanıyor	Bina Hizası
42	Tamamı Merdiven	8 m	Değiştirmiyor	Hiç	Yok	Sürekli	İki Yanı bina	Birlikte Algılanıyor	-
43	Tamamı Merdiven	8 m	Değiştirmiyor	Hiç	Var	Sürekli	İki Yanı bina	Birlikte Algılanıyor	Bina Hizası
45	Tamamı Merdiven	8 m	Değiştirmiyor	Hiç	Yok	Sürekli	İki Yanı bina	Birlikte Algılanıyor	-
52	Tamamı Merdiven	8 m	Değiştirmiyor	Hiç	Yok	Sürekli	İki Yanı bina	Birlikte Algılanıyor	-
54	Tamamı Merdiven	6 m	Değiştirmiyor	1	Var	Sürekli	Bina,bahçe duvarı	Birlikte Algılanamıyor	Bahçe Duvarı
55	Tamamı Merdiven	6 m	Değiştiriyor	1	Var	Sürekli	İki Yanı bina	Birlikte Algılanamıyor	Bina hizası



Şekil 4.6 Anket Çalışması Yapılan Sokakların Plan Düzlemindeki Görünümleri



20 NO'LU SOKAK



22 NO'LU SOKAK



23 NO'LU SOKAK



32 NO'LU SOKAK



34 NO'LU SOKAK



35 NO'LU SOKAK



33 NO'LU SOKAK



37 NO'LU SOKAK



40 NO'LU SOKAK



41 NO'LU SOKAK



42 NO'LU SOKAK



43 NO'LU SOKAK



45 NO'LU SOKAK



52 NO'LU SOKAK



54 NO'LU SOKAK



55 NO'LU SOKAK



Şekil 4.8 Çalışma Alanı İçerisinde Sokak Dokusu ve Merdivenli Sokaklar

- | | |
|---|------------------------------|
| 1- Portakal Sokak | 29- Tekke Yokuşu |
| 2- Merdiven Sokak | 30-Akademî Sokak |
| 3- Tenha Sokak | 31- Taş Merdiven Sokak |
| 4- Galata Kulesi Sokak | 32- Hardal Sokak |
| 5- Bereketzade Medrese Sokak
(= Kamondo Merdiveni) | 33- Alçakdam Yokuşu |
| 6- Hacı Ali Sokak | 34- Alçakdam Yokuşu |
| 7- Horoz Sokak | 35-Alçakdam Yokuşu |
| 8- Zürafa Sokak | 36- Alçakdam Yokuşu |
| 9- Kemeraltı Kuyu Sokak | 37- Selime Hatun Camii Sokak |
| 10- Eski Parmakkapı Sokak | 38- Timsah Sokak |
| 11- Galata Beyazıt Sokak | 39- Kutlu Sokak |
| 12- Hisar Sokak | 40- Ağa Çırağı Sokak |
| 13- Tomtom Kaptan Sokak | 41- Somuncu Sokak |
| 14- 1. Set Yokuşu | 42- Somuncu Sokak |
| 15- Türkgücü Sokak | 43- Somuncu Sokak |
| 16- Karabaş Sokak | 44- Sağıroğlu Sokak |
| 17- Tombaz Sokak | 45- Sağıroğlu Sokak |
| 18- Toprak Sokak | 46- Sağıroğlu Sokak |
| 19- Taktaki Yokuşu | 47- Sağıroğlu SOKAK |
| 20- Akarsu Yokuşu | 48- Tayyareci Ethem Sokak |
| 21- Kumrulu Yokuşu | 49- Pembe Sokak |
| 22- İlyas Çelebi Sokak | 50- Hacı Hanım Sokak |
| 23- Enli Yokuşu | 51-Sulak Çeşme Sokak |
| 24- Salı Pazarı Yokuşu | 52- Beytül Mail SOKAK |
| 25- Meclisi Mebusan Yokuşu | 53- Sulak Çeşme Sokak |
| 26- Fındıklı Yokuşu | 54- Rıza Bey Sokak |
| 27- Özoğul Sokak | 55- Molla Bayırı Sokak |
| 28- Tekke Yokuşu | |

kadın-erkek sayısının eşit olmasına dikkat edilmiştir; (Anketlerde ilk soru kullanıcının yaşıdır. Bu soru ile bağlantılı olarak 18 yaşından küçüklerle görüşme yapılmamıştır). Sorular, çalışmanın amacına ile ilişkili olarak, mekanın algılanması ve kullanıcı üzerindeki etkileri ile kullanıcıların mekandan beklentilerini ortaya çıkartmaya yönelik olarak düşünülmüştür (anket formu örneği ekte yer almaktadır.) Bu doğrultuda kullanıcılara sokak mekanının tanımı yaptırılmış, mekanın kendilerinde bıraktığı olumlu ve olumsuz etkiler ve mekanın daha canlı kullanılmasına yönelik önerileri sorulmuştur. Anket çalışması yapılan sokakların yataydaki ve düşeydeki özellikleri ise Tablo 4.6’da yer almaktadır.

4.2 Anket Çalışması Bulguları

Kullanım yoğunluğu en fazla olan 16 sokakta yapılan görüşmelerden elde edilen sonuçlar aşağıda yer almaktadır:

Kullanıcının Yaşı: Anket çalışması dahilinde görüşme yapılan kişilerin yaş grubuna göre dağılımı Tablo 4.7’de görülmektedir. Tabloda da görüldüğü gibi görüşülen kişilerin çoğunluğu (%40) 20-29 yaş arası grupta yer almaktadır.

Tablo 4.7 Görüşülen Kişilerin Yaş Gruplarına Göre Dağılımı

20-29 %	30-39 %	40-49 %	50-... %	TOPLAM %
40	32	21	7	100

Cinsiyet: Görüşülen kişilerde kadınların oranı %50, erkeklerin oranı %50’dir.

Eğitim Durumu: Görüşme yapılan kişilerin eğitim durumları ile ilgili bilgiler Tablo 4.8’de yer almaktadır. Elde edilen bilgilere göre görüşülen kişilerin çoğunluğu lise mezunu (%53) ve üniversite düzeyinde eğitimi olan (%40) kişilerdir. Görüşülen kişilerin arasında ilkokul mezunu olan kullanıcıya rastlanmamıştır.

Tablo 4.8 Görüşülen Kişilerin Eğitim Durumu

İLKOKUL %	ORTAOKUL %	LİSE %	ÜNİVERSİTE %	TOPLAM %
-	7	53	40	100

Sokağı Kullanım Sıklığı: Görüşülen kişilerin %50'si görüşmenin gerçekleştirildiği sokağı haftada birkaç kez kullanmaktadırlar. Sokağı günde birkaç defa kullananları oranı %36, ayda bir kaç defa kullananların oranı %10 ve ayda birden daha az kullananların oranı da %4'tür. Görüşme yapılan kişilerin sokağı kullanım sıklıları, Tablo 4.9'da yer almaktadır.

Tablo 4.9 Görüşülen Kişilerin Sokağı Kullanım Sıklıkları

GÜNDE BİRDEN FAZLA (%)	HAFTADA BİRKAÇ DEFA (%)	AYDA BİR KAÇ DEFA (%)	DAHA SEYREK (%)	TOPLAM
36	50	10	4	100

Sokağı Kullanım Nedeni: Görüşme yapılan kişilerin sokağı kullanım nedenlerinin başında söz konusu sokağın gezme amaçlı bir yere gidişteki güzergah üzerinde olması gelmektedir (%30). Alışverişe gidiş (%17), otoparka gidiş (%15), işe gidiş (%14) ve okula gidiş(%10) , ev çıkış bağlantısının sokak üzerinde olması(%6) ve otobüs durağına gidiş (%6), sokağı kullanım nedeni ile ilgili olarak dikkat çeken diğer özelliklerdir. Sokağı kullanım nedeni ile ilgili bilgiler Tablo 4.10'da yer almaktadır.

Tablo 4.10 Görüşülen Kişilerin Sokağı Kullanım Nedenleri

SOKAĞI KULLANIM NEDENİ	%
Ev Çıkış Bağlantısının Sokak Üzerinde Olması	6
İşe Gidiş	14
Okula Gidiş	10
Alış-Veriş	17
Gezme Amaçlı Bir Yere Gidiş	30
Camiye Gidiş	1
Elektrikçiye Gidiş	1
Otobüs Durağına Gidiş	6
Otopark	15
TOPLAM	100

Sokak Mekanının Tanımlanması: Kullanıcıların sokak mekanında algıladıkları özellikleri tespit edebilmek açısından görüşülen kişilere sokak mekanının tanımı yaptırılmıştır. Görüşülen kişilerin tanımlamada kullandıkları öğeler sokak mekanının sınırlayıcıları ile ilgili özellikler, sokak üzerindeki tekil öğeler öncelikle insan çevre etkileşimi ve insanın çevresi ile ilişkisi yönünden kaynaklandıkları çevreye göre gruplanmışlardır. Bu grupta kullanıcıların doğal çevre ile ilgili olarak kullandıkları öğeler “doğal çevre öğeleri”, kültürel ya da sosyal anlamı olan, yapıların veya alanın kullanımı ile ilgili öğeler “beşeri çevre öğeleri”, ve fiziksel özellikleri dolayısıyla kullanılan yapılaşmış elemanlar da “yapılanmış çevre öğeleri” olarak gruplanmıştır (Tablo 4.11) Kullanıcıların sokak mekanını tanımlamada en çok kullandıkları öğeler beşeri çevre öğeleri (%56) ve yapılanmış çevre elemanları (%40) olmuştur. Doğal öğelerin ise sokak mekanını tanımlamada daha az kullanıldıkları görülmektedir.

Tablo 4.11 Kullanıcıların Sokak Mekanını Tanımlamada Kullandıkları Öğeler (Çevre Tanımıyla İlişkili)

DOĞAL ÇEVRE ÖĞELERİ (%)	BEŞERİ ÇEVRE ÖĞELERİ (%)	YAPMA ÇEVRE ÖĞELERİ (%)	TOPLAM %
4	56	40	100

Kaynaklandıkları çevrenin yanı sıra sokak mekanını tanımlamada kullanılan öğeler sokak mekanının sınırlayıcıları ile ilgili özellikler, sokak üzerinde tekil öğeler ve de sokak üzerinde veya yakınındaki özel bir kullanım olarak gruplanmıştır. Böyle bir gruplama sokak mekanının algılanmasında [34] sokak üzerinde çeşitlilik yaratan öğeler [57] ve bir sokağın diğerlerinden farkını vurgulamayı sağlayan özellikler [57] dikkate alınarak yapılmıştır. Kullanıcıların sokak mekanını tanımlamada kullandıkları öğeler ile ilgili bilgiler Tablo 4.12’de yer almaktadır. Yapılan görüşmeler sonucunda kullanıcıların sokak mekanını tanımlamada en çok kullandıkları öğenin sokak üzerindeki veya yakınındaki özel bir kullanım olduğu (Toplam %56)görülmüştür.

Tablo 4.12 Kullanıcıların Sokak Mekanını Tanımlamada Kullandıkları
Öğeler

TANIMLAMADA KULLANILAN ÖĞELER		%
SINIRLAYICILARLA İLGİLİ ÖZELLİKLER	Binaların Durumu	2
	Duvarlar	5
	Bina Yüksekliği	5
	Ağaçlar	4
TEKİL ÖĞELER	Renk Malzeme ya da Form Olarak Farklı Yapılar	14
	Çeşme	1
SOKAK ÜZERİNDE VEYA YAKININDA ÖZEL BİR KULLANIM	Cami	1
	Okul	36
	Otopark	8
	Çocuk Bahçesi	2
	Elektrikçi	1
	Tamirci	1
	Pizzacı	2
	Market	1
	Tekel Bayii	1
	Kuru Temizlemeci	1
	Lokanta	1
	Park Otel	1
SOKAĞIN SAĞLADIĞI BAĞLANTI İLE İLGİLİ ÖZELLİKLER	Cihangir Caddesi	1
	Kazancı Yokuşu	6
	Gümüşsuyu Caddesi	1
	Fındıklı	5
TOPLAM		100

Sokak Mekanındaki Olumlu Özellikler: Sokak mekanının kullanıcılar üzerindeki etkisini anlamaya yönelik olarak görüşülen kişilere sokak mekanında olumlu buldukları özellikler sorulmuştur. Kullanıcılardan alınan cevaplar öncelikle ifade edile özelliklerin kaynaklandıkları çevreye göre gruplanmıştır (Tablo 4.13). Görüşmelerin sonucunda, kullanıcıların sokak mekanında olumlu buldukları özelliklerin beşeri çevre (%48) ve yapılanmış çevre (%45) ile ilgili oldukları tesbit edilmiştir.

Tablo 4.13 Kullanıcıların Sokak Mekanında Olumlu Buldukları Özellikler.
(Çevre Tanımıyla İlişkili)

DOĞAL ÇEVRE ÖZELLİKLERİ (%)	BEŞERİ ÇEVRE ÖZELLİKLERİ (%)	YAPMA ÇEVRE ÖZELLİKLERİ (%)	TOPLAM %
7	48	45	100

Görüşülen kişilerin sokak mekanında olumlu buldukları özellikler ayrıca, sınırlayıcılarla ilgili özellikler, sokak mekanının kullanıcıya hissettirdikleri, sokağın kullanım şekli, sokağın sağladığı bağlantı ve sokağın çevresindeki öğelerle ilişkisi şeklinde gruplanmıştır. Kullanıcıların sokak mekanında olumlu buldukları özellikler ile ilgili bilgiler Tablo 4.14'te yer almaktadır. Yapılan görüşmelerin sonucunda kullanıcıların sokak mekanında olumlu buldukları özelliklerin başında sokağın sağladığı bağlantı (%36) ve çevresindeki öğelerle ilişkisi (24) gelmektedir.

Tablo 4.14 Kullanıcıların Sokak Mekanında Olumlu Buldukları Özellikler

SOKAKTA OLUMLU BULUNAN ÖZELLİKLER		
SINIRLAYICILARLA İLGİLİ ÖZELLİKLER	Binalarda Çeşitlilik	5
	Ağaçlar	7
	Pencere, Kapılar	1
SOKAK MEKANININ ÖZELLİKLERİ	Rahat Olması	5
	Geniş Olması	8
	Sakin Olması	1
SOKAĞIN KULLANIM ŞEKLİ	Yaya Kullanımı Olması	10
	Çocukların Oyun Oynaması	1
	Sokağın Yanında bir Kafe Olması	1
SOKAĞIN SAĞLADIĞI BAĞLANTI		36
SOKAĞIN ÇEVRESİNDEKİ ÖĞELERLE İLİŞKİSİ		24
SOKAK DÖŞEMESİNDEKİ FARKLILIK		1
TOPLAM		100

Sokak Mekanındaki Olumsuz Özellikler: Sokak mekanının kullanıcılar üzerindeki etkisini anlamak için sokak mekanının olumlu özelliklerinin yanı sıra olumsuz

özellikler de sorulmuştur. Kullanıcılardan alınan cevaplar yine öncelikle olumsuz bulunan özelliğin kaynaklandığı çevreye göre gruplanmıştır (Tablo 4.15). Kullanıcıların sokak mekanında olumsuz buldukları özellikler büyük ölçüde (%99) yapılanmiş çevreden kaynaklanmaktadır. Doğal çevreden kaynaklanan olumsuz özelliklerin oranı ise %1'dir.

Tablo 4.15 Kullanıcıların Sokak Mekanında Olumsuz Buldukları Özellikler
(Çevre Tanımıyla İlişkili)

DOĞAL ÇEVRE ÖZELLİKLERİ (%)	BEŞERİ ÇEVRE ÖZELLİKLERİ (%)	YAPMA ÇEVRE ÖZELLİKLERİ (%)	TOPLAM
1	-	99	100

Kullanıcıların sokak mekanında olumsuz buldukları özellikler ayrıca sınırlayıcılar ile ilgili özellikler , sokak mekanının hissettirdikleri, merdiven ile ilgili özellikler, kullanıcının fiziksel konforu sokağın bağlandığı yerin anlaşılabilmesi, sokağın farkedilememesi, ve görsel etki şeklinde gruplanmıştır (Tablo 4.16). Görüşmelerden elde edilen sonuçlara göre, sokak mekanında olumsuz bulunan özelliklerin çoğu (%50) merdivenle ilgili özelliklerdir. Sınırlayıcılarla ilgili özellikler %16, sokak mekanının kullanıcı üzerindeki etkisi %13, fiziksel konfor ile ilgili özellikler %8, sokağın fark edilememesi %4 ve görsel özellikler de %4 oranında kullanıcılar tarafından olumsuz özellikler olarak değerlendirilmiştir.

Tablo 4.16 Kullanıcıların Sokak Mekanında Olumsuz Buldukları Özellikler

SOKAKTA OLUMSUZ BULUNAN ÖZELLİKLER		%
SINIRLAYICILARLA İLGİLİ ÖZELLİKLER	Binaların Yüksek Olması	14
	Binaların Duvar Etkisi Yaratması	2
SOKAK MEKANININ ÖZELLİKLERİ	Karanlık	1
	Dar	10
	Sıkıcı	2
MERDİVENLE İLGİLİ ÖZELLİKLER	Merdivenin Dik Olması	11
	Basamakların Bozuk Olması	38
	Korkulukların Sağlam Olmaması	1
FİZİKSEL KONFOR	Dinlenme İmkânı Olmaması	7
	Güneşten Korunamama	1
SOKAĞIN BAĞLANDIĞI YERİN ANLAŞILMAMASI	Yükseklikten Dolayı	1
	Doğrultudaki Değişiklikten Dolayı	4
SOKAĞIN FARKEDİLMEMESİ		4
GÖRSEL ETKİ		4
TOPLAM		100

Sokak Mekanının Daha Canlı Kullanılması: Kullanıcıların beklentilerinin ve memnuniyetinin kamusal alanların kullanımı açısından önemli belirleyiciler olması dolayısıyla görüşme yapılan kişilere sokak mekanının daha canlı kullanılmasına dönük önerileri sorulmuştur. Kullanıcıların sokak mekanının daha canlı kullanılmasına yönelik önerilerinin %36'sı doğal çevre, %12'si beşeri çevre ve %52'si de yapılanmış çevre ile ilgilidir (Tablo 4.17).

Tablo 4.17 Kullanıcıların Sokak Mekanını Daha Canlı Kullanmaya Dönük Önerileri (Çevre Tanımıyla İlişkili)

DOĞAL ÇEVRE İLE İLGİLİ (%)	BEŞERİ ÇEVRE İLE İLGİLİ (%)	YAPMA ÇEVRE İLE İLGİLİ (%)	TOPLAM %
36	12	52	100

Görüşülen kişilerin sokak mekanı ile ilgili önerileri ayrıca, sınırlayıcılarla ilgili öneriler (%3), merdivenle ilgili öneriler (%14), sokak mekanının etkisi ile ilgili öneriler (%2), görsel etki ile ilgili öneriler (%42), sokağın vurgulanması (%20), ve sokak üzerindeki farklı kullanımlar (%12) şeklinde gruplanmıştır (Tablo4.18).

Tablo 4.18 Kullanıcıların Sokak Mekanının Daha Canlı Kullanılmasına Dönük Önerileri

SOKAKLARIN DAHA CANLI KULLANILMASINA DÖNÜK ÖNERİLER		%
SINIRLAYICILARLA İLGİLİ ÖNERİLER	Binaların İyileştirilmesi	1
	Duvarların İyileştirilmesi	2
MERDİVENLE İLGİLİ ÖNERİLER	Basamakların İyileştirilmesi	12
	Korkulukların Sağlamlştırılması	2
SOKAK MEKANININ ETKİSİYLE İLGİLİ ÖNERİLER	Sıkıcılığın Giderilmesi	1
	Sokağın Genişletilmesi	1
FİZİKSEL KONFOR İLE İLGİLİ ÖNERİLER	Dinlenme İmkânının Yaratılması	6
	Güneşten Korunma	1
GÖRSEL ETKİ İLE İLGİLİ ÖNERİLER		42
SOKAĞIN VURGULANMASI		20
SOKAK ÜZERİNDE FARKLI KULLANIMLAR		12
TOPLAM		100

BÖLÜM 5

SONUÇLAR VE ÖNERİLER

Bu çalışmada kentsel mekanda kamu kullanımlı alanlarda taşıt trafiğinin söz konusu olmadığı merdivenli sokakların kamusal alanlara ve dolayısıyla kentsel yaşama canlılık katmaları yönünden incelenerek sokak mekanının algılama ve tipoloji ile ilişkisi Beyoğlu ilçesinde yapılan bir örnek alan çalışması çerçevesinde değerlendirilmiştir. Önce çalışma alanının sınırları belirlenerek bu alan içerisinde kalan merdivenli sokaklar tespit edilmiş, daha sonra bu sokaklar için yatayda ve düşeyde tipolojik bir analiz geliştirilmiş ve kullanım yoğunluğu en fazla olan sokaklar belirlenerek bu sokaklarda kullanıcılarla çalışmanın amacı ile ilişkili olarak görüşmeler yapılmıştır. Bu doğrultuda alan çalışmasında elde edilen bilgiler tipolojik verilerin değerlendirilmesi ve anket bulgularının değerlendirilmesi şeklinde gruplanmıştır.

Çalışma alanı sınırları içerisinde toplam 55 adet merdivenli sokak tespit edilmiştir. Bu sokakların 13 tanesi konut harici fonksiyonların olduğu alanda, 42 tanesi ise konut alanlarının çoğunlukla olduğu alanda kalmaktadır. Konutların çoğunlukta olduğu alanda kalan merdivenli sokaklarda sokak mekanı yatay düzlemde ve düşey düzlemde fiziksel özellikleri göz önünde bulundurularak tipolojik bir analiz geliştirilmiştir.(Şekil 4.4 ve 4.5) Merdivenli sokaklar yatayda merdivenin konumuna göre, sokak genişliğine göre, sokağın doğrultusuna göre, merdivene bağlanan sokak sayısına göre, sokak genişliğindeki hareketliliğe göre ve sokağın sürekliliğine göre incelenmiştir. (Şekil 4.4)

Yatay düzlemde merdivenin konumuna göre 42 sokağın 29 tanesi tamamen merdivenli 13 tanesi ise merdiven + yol şeklindedir. 42 sokak, sokak genişliğine göre incelendiğinde 10 tanesinin 3-4 m., 10 tanesinin 5-6 m., 22 tanesinin ise 7 m. üzerinde genişlikte olduğu görülmüştür. Ayrıca 42 sokaktan 30 tanesi doğrultu değiştirirken 12 tanesi doğrultu değiştirmemektedir. 42 sokak merdivene bağlanan sokak sayısına göre incelendiğinde 35 tanesinde merdivene bağlanan başka sokak olmadığı, 5

tanesinde merdivene bağlanan 1 sokak olduğu, 1 tanesinde merdivene bağlanan 2 sokak olduğu, 1 tanesinde de merdivene bağlanan 1 sokak olduğu tespit edilmiştir. Ayrıca 42 sokaktan 2 tanesi süresiz (çıkamaz sokak), 40 tanesi ise sürekli. Sokak genişliğindeki hareketliliğe göre incelendiğinde 42 sokağın 23 tanesinde sokak genişliğinde hareket olmadığı, 3 tanesinde 1 noktada hareket olduğu, 16 tanesinde ise farklı yerlerde hareket olduğu görülmüştür. (Tablo 4.1)

Düşey düzlemde ise tipolojik analiz kriterlerinin belirlenmesinde daha çok sokak mekanını sınırlayıcıların özellikleri etkili olmuştur. Merdivenli sokaklar düşeyde sınırlayıcıların türüne göre, başlangıç bitiş ilişkisine göre ve sokak genişliğinde hareketi yaratan elemanlara göre değerlendirilmiştir (Şekil 4.5). Sınırlayıcıların türüne göre incelendiğinde 42 sokaktan 1 tanesinde sadece bir yanın bina ile sınırlı olduğu, 29 tanesinde iki yanın bina ile sınırlı olduğu, 12 tanesinde ise bina, yeşil eleman ya da bahçe duvarının sınırlayıcı olduğu görülmüştür. Başlangıç bitiş ilişkisi yönünden incelendiğinde ise 29 sokakta başlangıç-bitişin birlikte algılandığı, 13 sokakta ise başlangıç- bitişin birlikte algılanamadığı görülmektedir. Sokak genişliğinde hareket yaratan elemanlar incelendiğinde ise 23 sokakta sokak genişliğinde hareket olmadığı, 3 tanesinde hareketin bina cephelerinden, 7 tanesinde bina hizasında farklılıktan, 8 tanesinde bahçe duvarı ya da yeşil elemandan, 2 tanesinde ise merdiven genişliğindeki hareketten kaynaklandığı görülmüştür (Tablo 4.2).

Söz konusu tipolojik analizin doğrultusunda kullanım yoğunluğunun en fazla olduğu tespit edilen 16 sokak incelendiğinde 15 tanesinin tamamen merdivenli, 10 tanesinin 8 m. genişlikte olduğu, 11 tanesinin doğrultu değiştirmede, 11 tanesinde merdivene bağlanan başka sokak olmadığı, 8 tanesinde sokak genişliğinde hareket olduğu, 1a tanesinin sürekli olduğu 10 tanesinde sokağın iki yanının bina ile sınırlandırıldığı, 11 tanesinde ise başlangıç-bitişin birlikte algılandığı görülmektedir (Tablo 4.6, Şekil 4.6)).

Çalışma alanı sınırları içerisinde sokak mekanının algılanması, kullanım yoğunluğu ve kullanıcıların sokak mekanına ilişkin önerilerinin tespit edilmesine yönelik olarak yapılan anket çalışmasından elde edilen bulgulara ait sonuçlar, araştırmada incelenen veriler arasında ilişkiler olduğunu göstermektedir. Bulgular doğrultusunda ilk olarak

dikkat çeken, sokağı kullanım sıklığı ile kullanım nedeni arasındaki ilişkidir. Görüşmenin yapıldığı sokakları en sık kullananlar, sokağı işe ya da okula gidiş bağlantısı için kullananlar ile evinin çıkış bağlantısı söz konusu sokak üzerinde olanlar gelmektedir. Sokağın kullanım sıklığının yaş, cinsiyet ve eğitim durumu ile bir ilişkisi olmadığı tespit edilmiştir.

Sokak mekanının algılanması ve kullanıcının sokak mekanına yönelik önerilerinin tespit edilebilmesine yönelik olarak sorulan sorulardan elde edilen veriler ise öncelikle doğal çevre, beşeri çevre ve yapma çevre ilişkisi çerçevesinde değerlendirilmiştir. Kullanıcılara sokak mekanını tanımlamada kullandıkları öğeler, sokak mekanında olumlu ve olumsuz buldukları özellikler sokak mekanının daha canlı kullanılmasına yönelik önerileri ayrı sorular halinde sorulmuştur. Yapılan değerlendirmeler sonucunda sokak mekanının tanımlanmasında ve sokak mekanında olumlu bulunan özellikler arasında daha çok beşeri çevreden kaynaklanan öğelerin yer aldığı görülmüştür; sokak mekanını tanımlanmasında %56 (Tablo 4.11), sokak mekanında olumlu bulunan özelliklerde %48 (Tablo 4.13). Kullanıcılar tarafından sokak mekanında olumsuz bulunan özelliklerin tamamına yakını ise (%99) (Tablo 4.15), yapılanmış çevreden kaynaklanmaktadır. Doğal çevreye ait özellikler ise özellikle sokak mekanının daha canlı kullanılmasına dönük önerilerde (%36) dikkat çekmektedir (Tablo 4.17). Söz konusu sokaklarda doğal çevre elemanlarının yok denecek kadar az olması dolayısıyla sokak mekanını tanımlamada kullanılan öğeler arasında doğal çevreden kaynaklanan elemanlar daha az yer tutmaktadır. Ancak kullanıcıların sokak mekanının yönelik önerilerinin görsel etki ve fiziksel konfor çerçevesinde doğal elemanları içermesi, yapılanmış çevre içerisinde doğal çevre elemanlarına duyulan ihtiyacın ve iki farklı çevrenin elemanları arasındaki dengenin sağlanması gereğinin bir göstergesidir.

Anket çalışmasından elde edilen bulgular ayrıca kullanıcılar tarafından verilen cevapların kendi içlerinde gruplanarak da değerlendirilmiştir. Elde edilen bulgular değerlendirildiğinde kullanıcıların sokak mekanını tanımlamalarında sokak mekanında olumlu ve olumsuz bulunan özelliklerin etkili oldukları görülmektedir. Sınırlayıcılarla ilgili olumsuz özelliklerden binaların yüksek olması, olumlu özelliklerden binalardaki çeşitlilik, sokağın sağladığı bağlantı, sokağın çevresindeki öğelerle ilişkisi, sokak

mekanının tanımlanmasında etkili olmaktadır (Tablo 4.12, 4.14, 4.16). Sokak mekanını tanımlamada kullanılan öğelerin geneli incelendiğinde olumlu öğelerin olumsuz özelliklere oranla daha etkili olduğu görülmektedir. Görüşülen kişiler tarafından sokağı tanımlamada kullanılan ağaçlar, çeşitlilik gösteren yapılar, sokak üzerinde veya yakınında yer alan çeşitli kullanımlar ve sokağın sağladığı bağlantılar, aynı zamanda kullanıcılar tarafından olumlu bulunan özellikler arasında yer almaktadır. Kent içi ulaşım açısından önemli olan caddelere, otopark ya da otobüs durağı gibi aktarma noktalarına ya da yoğun kullanımlı alanlara sağladıkları bağlantı, ya da kullanıcının bulunduğu nokta ile ulaşmak istediği nokta arasındaki en kısa yol olmaları dolayısıyla sokakların sağladıkları bağlantılar kullanıcılar tarafından olumlu bir özellik olarak değerlendirilmektedir. Ayrıca sokak mekanının çevresindeki park, cami avlusu gibi öğelerin sokak mekanıyla ilişkili durumda olması da kullanıcılar tarafından olumlu bulunmaktadır. Sokak üzerinde veya yakınında yer alan özel bir kullanımın tanımlamada en çok kullanılan öğe olması ise, söz konusu kullanımların ilgili sokağı diğer sokaklardan farklı kılan özellikler olmalarıdır. Tekil öğelerin tanımlamada etkili olmalarının nedeni ise renk, malzeme veya form olarak içerdikleri farklılık dolayısıyla akılda kalıcı olmalarıdır.

Sokak mekanının tanımlanmasında kullanılan öğeler ve sokak mekanında olumlu ve olumsuz bulunan özellikler ile yaş, cinsiyet, eğitim durumu ve sokağı kullanım sıklığı arasında bir ilişki olmadığı tespit edilmiştir. Ancak elde edilen bulgular sokağı kullanım nedeni ile sokağı tanımlamada kullanılan öğeler arasında bir ilişki olduğunu göstermektedir. Özellikle sokak mekanını sokak üzerinde veya yakınındaki belli bir noktaya (otopark, otobüs durağı, özel bir yapı ya da caddeye) yönelik olarak kullananların, sokak mekanını tanımlamada bu öğeleri kullandıkları dikkat çekmektedir. Bunda algılamadaki amaca yönelik seçicilik etkili olmaktadır.

Sokak mekanında olumsuz bulunan özelliklerin ise sokak mekanın daha canlı kullanılmasına dönük önerilerin geliştirilmesinde etkili olduğu görülmektedir. Merdivenle ilgili bir özellik olarak olumsuz bulunan “basamakların bozuk olması”, sokak mekanın daha canlı kullanımına yönelik bir öneri olarak “basamakların iyileştirilmesi şeklinde ortaya çıkmaktadır. Yine aynı şekilde kullanıcıların fiziksel

konfor ile ilgili olarak olumsuz buldukları merdivenlerde dinlenme imkanının olmaması ve güneşten korunamama, sokak mekanının daha canlı kullanımı için dinlenme imkanının ve güneşten korunmanın sağlanması önerilerinin ortaya çıkmasına neden olmaktadır. Kullanıcıların sokak mekanının daha canlı kullanılmasına yönelik önerileri ile kullanıcının cinsiyeti ve yaşı arasında bir ilişki olmadığı, ancak eğitim durumu ile bir ilişki olduğu saptanmıştır. Anket çalışması çerçevesinde eğitim durumu algılamayı etkileyen bir faktör olarak kişilerin mekanı tanımlamada kullandıkları öğeler arasındaki farkın ortaya çıkartılması düşünülmüş sorulmuştur. Ancak eğitim durumunun tanımlamada kullanılan öğeler açısından etkili olmadığı görülmektedir. Bunda söz konusu sokaklarda tanımlamada kullanılabilecek öğelerin sınırlı sayıda olması etkili olmaktadır. Dolayısıyla kullanıcıların mekanı tanımlamalarında eğitim durumuna bağlı olarak bir seçimden söz etmek mümkün değildir. Kullanıcının eğitim durumu ile sokak mekanının daha canlı kullanımına yönelik öneriler incelendiğinde, üniversite düzeyinde eğitimi olan kişilerin verdikleri cevapların çalışmanın amacı ile daha ilişkili olduğu görülmektedir. Üniversite düzeyinde eğitimi olan kullanıcıların çalışmanın yapıldığı sokakların daha canlı kullanımına yönelik olarak verdikleri “bitkilendirme”, “sokak üzerinde daha farklı kullanımlar” gibi cevaplar, sokak mekanının kullanıcılar tarafından daha olumlu değerlendirilmesine ve tercih edilmesine neden olabilecek önerilerdir.

Anket çalışmasında elde edilen bulguların tipoloji ile ilişkisi incelendiğinde de çeşitli ilişkiler dikkat çekmektedir. Sokağın tipolojisinin özellikle olumlu ve olumsuz özelliklerin ortaya çıkmasında etkili olduğu görülmektedir. Kırılmalarla doğrultu değiştiren sokaklarda olumsuz özelliklerin başında başlangıç-bitiş ilişkisinin kurulamaması dolayısıyla sokağın nereye gittiğinin anlaşılamaması gelmektedir. Başlangıç-bitiş ilişkisi açısından aynı durum kod farkının çok fazla olması dolayısıyla başlangıç-bitişin birlikte algılanamadığı doğrultu değiştirmeyen sokaklarda da söz konusudur. Olumsuz bir özellik olarak sokağın nereye gittiğinin anlaşılamaması, sokağın kullanımını da olumsuz yönde etkileyen bir faktördür. Doğrultu değiştirmeyen sokaklarda ise olumsuz bulunan özelliklerin başında sokak mekanının sınırlayıcıları ile ilgili özellikler gelmektedir. Görüşme yapılan sokakların büyük bir kısmının tamamı merdivenli sokaklar olmaları da merdivenle ilgili özellikler ve fiziksel konfor açısından

olumsuz özelliklerin belirlenmesinde etkili olmaktadır. Tamamı merdivenli olan sokaklarda kullanıcılar açısından basamakların bozuk olması ve sürekli merdiven olması dolayısıyla dinlenme imkanının olmaması da sokağın tipolojisine bağlı diğer olumsuz özelliklerdir. Ayrıca sokak genişlikleri de sokak mekanının fark edilmesi ile ilgili olarak kullanıcı açısından önemli özelliklerdir. Sokak başlangıçlarının dar olması da önemli bir bağlantı sağlarlar bile sokağın algılanamaması ile bağlantılı olarak farkedilememelerine neden olmakta, bu da kullanıcılar tarafından olumsuz bir özellik olarak değerlendirilmektedir. Bu durum sokağın kullanımını da etkileyen bir faktördür. Fark edilmeyen sokakların kullanımını da mümkün olmamaktadır. Sokak mekanındaki olumlu ve olumsuz özelliklerle bağlantılı olarak sokak mekanının daha canlı kullanılmasına yönelik öneriler de sokağın tipolojisi ile ilişkilidir. Tamamı merdivenli olan sokaklarda öneriler basamak kalitesi ve fiziksel konfor ile ilgili iken doğrultu değiştiren sokaklarda da sokak mekanının tanımlanması ve sokağın başlangıç-bitiş noktalarının vurgulanması ile ilgilidir.

İnsanların sokak mekanını kullanım amaç ve şekline göre sokak mekanını tanımlamada kullandıkları öğeler, mekanın olumlu ve olumsuz özelliklerine bağlı olarak da kullanım yoğunluklarının değişiklik göstermektedir. Merdivenli sokakların kamusal yaşama ve dolayısıyla kentsel yaşama canlılık katmalarının sağlanması için öncelikle bu sokakların fiziksel konfor koşullarının iyileştirilmesi gerekmektedir. Ayrıca kullanıcıların bu sokakları tercih etmemelerine neden olabilecek olumsuzlukların ortadan kaldırılmaları gerekmektedir.

Kullanıcının kendisini sokak mekanında doğrultu olarak belirsizlik içerisinde hissetmemesi, sokağın kullanımı açısından önemlidir. Bunun için sokak mekanının hem başlangıç-bitiş ilişkisi açısından hem de doğrultu olarak iyi tanımlanması ve sokağın bağlantısının ve çevresindeki öğelerle ilişkisinin iyi vurgulanması gerekmektedir. Sokağın başlangıç ve bitişinin vurgulanmasında doğal ya da plastik öğelerin yönlendirici öğeler olarak kullanılması önemli bir rol oynamaktadır. Merdivenli sokaklardaki en önemli fiziksel bileşenler olan merdivenlerin korkuluklar ve basamak kalitesi (basamak yüzeyi ve basamak-riht dengesi) olarak kullanıcıların rahat edebilecekleri ve kendilerini güvende hissedecekleri fiziksel konforu sağlaması

gerekmektedir. Ayrıca bir yandan sokak mekanında canlılık sağlayacak farklı kullanımlar getirilirken diğer yandan da iki farklı kullanıcı tipinin; sokak mekanını geçici olarak kullananların ve sokak çevresinde yaşayanların talepleri arasındaki dengenin sağlanması gerekmektedir. Ayrıca mümkün olan yerlerde merdivenlerin sürekliliğinin geniş sahanlıklarla bozularak kullanıcılara dinlenme imkanının ve rüzgar, güneş gibi doğal faktörlerin olumsuz etkilerinden korunmalarının sağlanması gerekmektedir. Tüm bu özelliklerin sağlanması için fiziksel ve sosyal boyutu bir arada ele alan bir tasarım anlayışına gereksinim vardır. Kullanıcıların fiziksel gereksinimlerinin ve mekandan beklentilerinin dikkate alınması gerekmektedir. Belirlenen bu özellikleri sağlayacak olan, doğal, yapılaşmış ve sosyal bileşenleri içeren detaylı bir tasarım ve uygulamaya dönük bir mekanizmadır. Böyle bir tasarım ürünü ise aslında sadece tasarım değil, aynı zamanda sosyal boyutu, uygulama ve sürekliliğin sağlanması dolayısıyla bir işletme meselesidir.

İnsanların çevrelerini nasıl algıladıkları ve değerlendirdikleri, insanla çevresi arasındaki çift yönlü ve sürekli etkileşimin bir sonucu olarak kullanıcıların çevrelerine yönelik beklentilerini etkilemekte, bu da insanın çevresini şekillendirmesi çalışmaları çerçevesinde yapılanmış çevrede ifadesini bulmaktadır. Doğal çevreden kaynaklanan elemanların yapılanmış çevre içerisinde yok olmadan kullanıcıların gereksinimlerini karşılamaya yönelik olarak değerlendirilmeleri gerekmektedir. İnsan- çevre etkileşimi ve insanın çevresi ile olan ilişkisi açısından doğal çevreden ve yapılanmış çevreden kaynaklanan elemanlar arasındaki dengenin sağlanması gerekmektedir.

KAYNAKLAR

- (1) Oxford Universal Dictionary, Oxford University Press, 1989.
- (2) MADANIPOUR, A.-“Urban Design and Dilemmas of Space”, Environment and Planning D, Society, Volume 14, Number3, 1995.
- (3) JEODICKE, J.- “Space and Form in Architecture”
- (4) ÜNLÜ, A.- Gelenekel Çevrelerde Tasarım Verilerinin Saptanması İçin Bir Model, Doktora Tezi, İTÜ,1986.
- (5) VAN DER LAAN, D.- “The Theory of Space in Architecture, in Campinon to Contemporary Architectural Thoughts”, H. Low, Routledge, London.
- (6) ZEVI, B.- “ Architecture as Space; How to Look at Architecture, Horizon Press, New York, 1957.
- (7) WHITTICK,A., MAC GRAW- Encyclopedia of Urban Planning (Planning Dictionary), Hill Book Coompany, 1974.
- (8) WINN, R.- “Space and Time” in Dictionary of Philosophy, Ed. By D. Runes, Littlefields, Adams,Totowa), NJ,1975.
- (9) GÜRER, L.- Temel Dizaynda Görsel Algı, Arı Kitabevi, İstanbul, 1970.
- (10) BANARJEE, SOUTHWORTH, M.- City Sense and City Design, the MIT Press, 1990.
- (11) RAPAPORT, A.- Human Aspects of Urban Form, Pregamon Press, 1977.
- (12) ITTELSON, W.H.- (Ed) Environment and Cognition, Summer Press Inc., New York, 1973.
- (13) DEĞERLİ, D.- Mimarlıkta Çevre Farklılıkları Üzerine Bir Deneme, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ, 1991.
- (14) AYDINLI, S.- Mekansal Değerlendirmelerde Algısal Yargılara Dayalı Bir Model, Doktora Tezi, İTÜ, 1986.
- (15) TURGUT, H.- Kültür, Davranış, Mekan Etkileşiminin Saptanmasında Kullanılabilecek Bir Yöntem, Doktora Tezi, İTÜ, 1990.
- (16) OCAKÇI, M.- “Şehir Kimliği ve Çevre İlişkileri”, 17. Dünya Şehircilik Günü Bildirisi, Bursa, 1993.
- (17) LYNCH, K.- A Theory of Good City Form, the MIT Press, 1981
- (18) RAPAPORT, A.- Housing Culture and Design, Phledelphia.

- (19) KUNTAY, E.- Sosyoloji (Basılmamış Ders Notları), MSÜ, 1994.
- (20) Kültürel Gelişmenin Dünya 10 yılı ve Türkiye, UNESCO ve TMMOB yayınları, İstanbul, 1994.
- (21) OCAKÇI, M., SOUTHWORTH, M.- Elements of Urban Identitiy, University of California at Berkely, 1995.
- (22) DOXIADIS,C.- Existics, Hutchinson and Co, London.
- (23) TEKELİ, İ.- Kent Planlama Konuşmaları, TMMOB Yayınları, Ankara, 1991.
- (24) KUBAN, D.- “İstanbul’un Kültürünün Belirsizliği”, İstanbul Dergisi, Sayı 3, 1994.
- (25) ÖRER, G.- İstanbul’un Kentsel Kimliği ve Değişimi, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ, 1993.
- (26) LYNCH,K.- Image of the City, the MIT Press, 1960.
- (27) GÜREL,S.- Kent Planlamasına Giriş ve Çevre Kavramı, İstanbul, 1987.
- (28) GÜVENÇ, B.- Türk Kimliği
- (29) GÜLERSOY, N. Z.- Şehirsel Tasarım Kuramı 2, Yüksek Lisans (Basılmamış) Ders Notları, itü, 1997.
- (30) HILBERSEINER, L.- The Nature of Cities; Origin, Growth and Decline, Paul Theobald Company, Chicago, 1975.
- (31) LOZANO, E.- Community Design and the Culture of the Cities, Cambridge University Press, 1990.
- (32) YEANG, K.-Design With Nature, Mc Graw Hill Company, 1992.
- (33) KOSTOF, S.- City Shaped, Bulfinch Press, Boston, 1991.
- (34) TÜMERTEKİN, E.- Kent Coğrafyası, Basılmamış Ders Notları, MSÜ, 1995.
- (35) GİRİTLİOĞLU, C.- Şehirsel Tasarım Kuramı 1, Yüksek Lisans Basılmamış Ders Notları, İTÜ, 1995.
- (36) BROADBENT G.- Emerging Concepts in Urban Space Design, New York, 1970.
- (37) APPLEYARD, D.- Planning a Pluralist City, Cambridge, the MIT Press, 1976.

- (38) BRILL,m.- “Transformation, Nostalgia and Illusion in Public Life and Public Places”, Public Places and Spaces, Ed. By Altman and Zube, Plenum Press.
- (39) KOSTOF, S.- City Assembled, Bulfinch Press, Boston, 1992.
- (40) KRIER, R.- Urban Space, Academy Additions, London, 1980.
- (41) GİTİRLİOĞLU, C.- Şehirscl Mekan Öğcleri ve Tasarımı., İTÜ,191.
- (42) MARCUS,C., FRANCIS,C.- (Ed) People Places; Design Guidelines for Urban Open Spaces, New York, 1990.
- (43) TURALI, M.- Kent ve Kent Mekanlarının Değerlendirilmesi, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ, 1995.
- (44) CARR,S., FRANCIS,M.- Public Space Berkely, 1992
- (45) KROLL,L.- “ Places Versus Plaza”, Public Streets for Public Use, Van Nostrand, Reinhold Company, New York, 1987.
- (46) TIBBALDS, F.- Making People Friendly Towns: Improving the Public Environment in Towns and Cities, Longman Group Inc, UK Ltd, Essex,1992.
- (47) BEUNE F., THUS T.- “Fragmentation of Urban Open Spaces”, Making People Friendly Towns, UK, 1992.
- (48) SCHULZ, C.N- Genius Loci; Towards A Phenomology of Architecture,Academy Press, London, 1990
- (49) NASAR, J.- “Perception, Cognition and Evaluation of Urban Places”, Public Places and Spaces, Edited by Altman and Zube, Plenum Press, New York, 1989.
- (50) Managing Downtown Public Policies, Project for Public Spaces, American Planning Association, 1984.
- (51) RYKEWERT, J.- “ The Street, the Use of İts History”, on Streets, Stanford Andersen, 1991.
- (52) Türk Dil Kurumu Sözlüğü, Türk Dil ve Tarih Basımevi, Ankara, 1989.
- (53) ÇUBUK, M.- Şehircilik Tarihi Basılmamış Ders Notları, MSÜ, 1993.
- (54) ÇELİK Z., FAVRO D., INGERSOLL, D.- Streets; A Critical Perspective on Public Spaces, 1993.
- (55) GEOSSSREY and SUSAN JELLICE- Landscape of Man, Thames and Hudson, London,1975.

- (56) JACOBS, A.- Looking at Cities, Cambridge, Harvard University Press, 1985.
- (57) JACOBS, A.- Great Streets, Cambridge, 1993.
- (58) OWEN, W.H.- “A Successful Street Design Process”, Public Streets for Public Use, Van Nostrand Reinhold Company, New York, 1987.
- (59) HEINZ, H.- Entwerfen im Stadtebau, 1983.
- (60) MOUGHTIN, C.- Streets and Squares, University of Nottingham, GB, 1992.
- (61) CALIANDRO, V.- “ Street Form and Street Use; A Survey on American Street Environment”, on Streets, Edited by Stanford Andersen, the MIT Press, Cambridge, 1991.
- (62) APPLEYARD, D.- Livable Streets, University of California Press, Berkeley, 1981.
- (63) SHIRVANI, H.- The Urban Design Process, Van Nostrand Reinhold Comp, New York, 1985
- (64) RAPAPORT, A.- “Pedestrian Street Use; Culture, and Perception”, Public Streets for Public Use, New York, 1987.
- (65) ANTONIOU, J.- Environmental Management, Planning for Traffic, 1987.
- (66) UNTERMANN, R. K.- “Can We Pedestrianize the Suburbs”, Public Streets for Public Use, New York, 1987.
- (67) WINKLER B, MAHLER R.- “ Pedestrian Malls”, Academy Editions, Copper Hewit Museum, 1981
- (68) RUBENSTEIN, H.M.- Pedestrian Malls, Streetscapes and Urban Spaces
- (69) ABRAMSON, A.- “Revitalizing Streets”, Urban Open Spaces, Academy Editions, Copper Hewit Museum, 1981.
- (70) ÇEVİK, S.- “Sokakların Yeniden Canlandırılması”, 4. Kentsel Tasarım ve Uygulamaları Sempozyumu Bildirisi, MSÜ, 1994.
- (71) LANGDON, P.- Urban Excellence, Van Nostrand Reinhold, New York, 1990.
- (72) BEYGO, C.- Three Cities, Malta, 1998
- (73) LATERZA & FIGLI- Roma Immagini e Realtà dal X al XX Secolo, 1980..

ANKET FORMU

1. Yaş

2. Cinsiyet

3. Eğitim Durumu

a. İlkokul b. Ortaokul c. Lise d. Üniversite

4. Sokağı hangi sıklıkta kullanıyorsunuz ?

- a. Günde birden fazla
- b. Haftada birkaç defa
- c. Aysa Birkaç defa
- d. Daha seyrek

5 Sokağı kullanım nedeniniz nedir?

6 Bu sokağı nasıl tanımlarsınız?

7. Bu sokakta olumlu bulduğunuz özellikler nelerdir?

8. Bu sokakta olumsuz bulduğunuz özellikler nelerdir?

9. Bu sokağın daha canlı kullanılması için neler önerirsiniz?

ÖZGEÇMİŞ

10 Temmuz 1974'te Ağrı'da dünyaya gelmiştir. İlköğrenimini 1985 yılında Çorum Merkez Albayrak İlkokulu'nda, ortaöğrenimini 1992 yılında Çorum Anadolu Lisesi'nde tamamlamıştır. 1996 yılında Mimar Sinan Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümünden mezun olmuştur. Lisans bitirme çalışması "Kentsel Değişim Sürecinde Kent Kimliği ve Kent İmajının Yeniden Tanımlanması ve Tekirdağ Örneği"dir.

